Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 59 (2713) | Вторник, 25 июля 1950 г. | 19-й год издания | Цена 30 коп.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Больше заботы о быте плавсостава

Плавающий состав — работники ведущей профессии речного транспорта—с огромным под'емом борется за выполнение и перевыполнение плана перевозок. С каждым днем растет число судовых коллективов, ставших на стахановскую вахту мира. Все ярче разгорается пламя социалистического соревнования в бассейнах нашей великой водной державы. Речники, как и все советские люди, самоотверженно трудятся во имя мира, во имя дальнейшего расцвета своего социалистического государства.

Почетный долг и прямая обязанность хозяйственных, партийных и профсоюзных организаций речного транспорта—создавать наиболее благоприятные условия для высокопроизводительной работы каждого коллектива судна, обеспечить нормальные бытовые условия, организовать досуг судовых экипажей.

Добрую половину года судовые команды проводят в плавании. Для матроса, кочегара, масленщика, рулевого, для каждого члена экипажа кубрик — родной дом. Кубрик должен быть соответствующим образом оборудован, чист, уютен, чтобы здесь можно было хорошо отдохнуть после вахты.

Любо зайти, например, в кубрики днепровского парохода «Академик Вавилов». Жилые помещения команды блестят чистотой, на иллюминаторах — занавески, на тумбочках — цветы. Такими стали кубрики после смотра чистоты, проведенного по инициативе судовой комсомольской организации. Комсомольцы добились также круглосуточной работы душа и создания других удобств для команды.

Чисто и уютно на многих судах Амура. Тридцать бригад женщин-активисток бассейна с материнской заботой следят за судовыми помещениями. Второй год шефствуют активистки над коллективами пароходов. Они украшают помещения занавесками, дорожками, салфетками своей работы, встречают пароходы после каждого рейса, вникают во все мелочи быта, добиваются устранения неполадок. Партийные и профсоюзные организации речного транспорта должны активно распространять опыт этого замечательного почина в других бассейнах страны.

О бытовых условиях плавсостава, к сожалению, должным образом заботятся далеко не всюду. На ряде судов не хватает постельных принадлежностей, тумбочек, умывальников. Команды судов Восточно-Сибирского пароходства справедливо возмущены равнодушным отношением к их нуждам; на судах мало подушек, полотенец, простынь.

Во время навигации на транзитных судах большое значение приобретает хорошо налаженное коллективное питание. Это крайне важно еще и потому, что на флоте у нас работает большое число молодежи, часто впервые пришедшей на суда, кроме того, плавает в качестве практикантов немало учащихся речных училищ, техникумов и ремесленных училищ. Там, где налажено котловое питание, члены судовых команд регулярно получают за недорогую плату качественную пищу два-три раза в день, молодежь правильно расходует свой заработок, плавсостав имеет достаточно свободного времени для отдыха, повышения квалификации, удовлетворения своих культурных запросов. Так налажена жизнь команд на нефтеналивных судах Волготанкера — «Циолковский», «В. Чкалов» и «Кировоград». Капитаны этих нефтевозов лауреат Сталинской премии тов. Крутов, Вахрамов, Пожаров являются подлинными командирами судов, отцами команд. Они проявляют всестороннюю заботу об удовлетворении бытовых нужд, контролируют качество пищи, которая готовится для плавсостава.

По приказу министра за организацию и состояние коллективного питания отвечает капитан. Однако еще немало командиров судов, которые нарушают этот приказ, с нетерпимым равнодушием относятся к вопросам питания команд. На учебном судне «Лесовод» Печорского пароходства находятся 22 учащихся речного техникума. Они работают в качестве штурвальных, масленщиков, кочегаров и матросов. Как же заботится о них капитан тов. Рогов? Молодые люди питаются всухомятку, так как котловое питание не организовано. На плавкране «Чепца» большая часть команды является выпускниками ремесленного училища, впервые пришедшими на пароход. А как их встретили? Коллективного питания не организовали, даже чайника для кипятка не приготовили, в кубриках нехватало стульев и табуреток. На пароходе «Баку» Бельского пароходства не в чем готовить вторые блюда, так как нехватает кухонной посуды.

Редакция получает немало жалоб на невнимание к бытовым нуждам плавсостава. Вот что пишет практикант Ростовского речного техникума тов. Гришков, плавающий на линии Сталинград—Иловатка. «На пашем пароходе «М. Ульянова» нет кока. Поэтому после вахты каждый должен сам себе готовить обед. Рационально ли это?» «Большинство судов транзитного грузопассажирского флота не имеет в своем штате коков,—пишет председатель судового комитета парохода «Советская республика» тов. Цыпунов.—Предполагается, что нас должны обслуживать судовые рестораны. Но их повара загружены своей основной работой, да и обеды обходятся дорого. Мы попробовали сами готовить обеды. Получилось хорошо и дешево. Но систематически заниматься приготовлением пищи некому».

Немало справедливых претензий адресуют работники плавсостава базам снабжения и плавлавкам УРС'ов пароходств. Как известно, магазины, снабжающие плавсостав продуктами, должны работать круглосуточно. А члены команды газохода № 107 в 10 часов утра застали магазин пристани Брест Верхнеднепровского пароходства на замке. Пришлось отправиться за продуктами в город, а затем бежать по берегу вдогонку судну, так как газоход тем временем, забуксировав баржи, малым ходом пошел в рейс. В Куйбышеве нередко делят суда на «свои» и «чужие». В результате транзитные суда, следующие безостановочными рейсами, зачастую ничего, кроме хлеба, здесь не получают.

Необходимо, чтобы ГлавУРС министерства лучше руководил и контролировал деятельность УРС'ов по обеспечению команд продуктами и организации общественного питания. Бассейновые комитеты обязаны повседневно, не дожидаясь об'явления смотров и месячников, следить за работой баз плавсостава, плавлавок, привлекать к этому делу общественность.

Не менее важной задачей является организация досуга плавсостава. Политическая активность речников растет, расширяются их духовные запросы. Какие горячие споры о прочитанных книгах ведут члены команды нефтеналивного судна «Туркменистан»! Молодежь судна сама отремонтировала мебель для красного уголка, оборудовала его, украсила цветами и с удовольствием проводит свободное от вахты время в красном уголке. По инициативе комсомольцев радиоузел буксирного парохода «Багратион» передает концерты по заявкам плавсостава Донского бассейна. С большим вниманием коллектив теплохода «Иосиф Сталин» пароходства канала Москва—Волга прослушал лекцию доцента Всесоюзной сельскохозяйственной академии имени Тимирязева тов. Шатилова о плане преобразования природы. На многих судах работают политшколы, проводятся читательские конференции, читаются лекции и доклады, устраиваются шахматные турниры. Многое, очень многое могут сделать сами работники плавсостава, проявив инициативу, приложив руки.

Однако без помощи береговых организаций не обойтись. Культбазы и агитсуда ведут большую политико-массовую работу среди плавсостава. Лучше в этом году организована доставка газет экипажам. Культбазы и агитсуда организуют интересные лекции, устраивают киносеансы, концерты, вечера обмена опытом. Но нередко они упускают кропотливую, на первый взгляд незаметную, работу по созданию культурного актива из числа плавсостава, слабо помогают общественникам — заведующим красными уголками, не подсказывают судовому активу форм и методов культурно-массовой работы.

Необходимо, чтобы политорганы, партийные, комсомольские и профсоюзные организации усилили свое внимание к бытовым и культурным нуждам работников плавсостава, памятуя, что забота о человеке, о росте материального благосостояния трудящихся, об удовлетворении их культурных потребностей является законом развития советского общества.

Обязательство выполняем с честью

Начиная навигацию, коллектив нашей баржи взял обязательство достигнуть коэфициента загрузки, равного единице, и за счет этого перевезти дополнительно сотни тонн грузов.

Уже можно подвести первые итоги, поделиться опытом, рассказать, как мы выполняем свое обязательство.

В трюме баржи все пилерсы (колонки) я разметил так, чтобы можно было определять сразу количество принятого навалочного груза. На каждой колонке по всей площади трюма идет разметка от 50 до 160 сантиметров. Прежде всего эта разметка позволила мне равномерно и быстро распределять загрузку вдоль по всей площади.

Но главная цель разметки — установить наиболее полную загрузку судна при погрузке различных сыпучих грузов. Размеченные колонки и длительные наблюдения помогли создать нечто вроде таблицы рациональной загрузки. Теперь мы уже точно знаем, что для достижения стопроцентного использования грузопод'емности баржи надо, например, пшеницу грузить на высоту по колонке 90 сантиметров, рожь—105, овес — 160 сантиметров. Соль при заполнении трюма на высоту 100 сантиметров дает использование грузопод'емности на 120 процентов, а химические удобрения при загрузке по высоте колонки на 70 сантиметров позволяют взять грузов на 10 процентов больше установленной нормы.

Опыт показал, что для небольших барж, таких как наша, без всякого опасения можно отойти от существующего правила, когда у бортов кладется груза больше, чем на середине. Я же загружаю свое судно на одинаковую высоту, что дает возможность достигнуть большего использования полезной площади баржи, а следовательно, увеличить ее грузопод'емность.

Эта практика целиком оправдалась. За два месяца мы совершили шесть рейсов и в каждом грузопод'емность баржи была использована на 100—110 процентов вместо 82 установленных нормой (коэфициентом загрузки).

Коллектив баржи выполнил план обоих месяцев навигации, а квартальное задание реализовал на 140 процентов.

Сейчас мы совершаем транзитный рейс. В трюмах баржи лежит важный груз для колхозных полей — химические удобрения. Загрузка судна составляет 105 процентов вместо 82.

Команда об'явила этот рейс стахановским. Все члены коллектива несут стахановскую вахту мира. Подписав Стокгольмское Воззвание, мы дали слово еще лучше трудиться для дела мира, для счастья нашего народа. Это свое обещание команда подкрепила конкретными делами. Она взяла грузов на 23 процента больше, чем предусмотрено коэфициентом загрузки, на пять процентов выше регистровой грузопод'емности. Мы уже прошли 300 километров рейса, посвященного делу мира. Июльский план коллектив баржи выполнит на 160 процентов, а за этот рейс даст два плана.

В. ЗОБАЧЕВ,
шкипер камской баржи № 3321.

Вся страна праздновала День Военно-Морского Флота СССР

Ленинград

Непередаваемо красив и величествен Ленинград в морском убранстве. Флаги расцвечивания реют на ростральных колоннах, на адмиралтействе, на десятках других зданий. Каждое из них напоминает о славной истории, о блистательных победах русского военно-морского флота. А на Неве стоят боевые корабли, символизируя военно-морское могущество страны социализма.

Городские набережные заполнены народом. Десятки тысяч ленинградцев любуются кораблями. Быстроходный катер, на борту которого — руководители партийных и советских организаций города, адмиралы, генералы, проходит вдоль строя кораблей. Раздаются приветствия, гремит музыка, над Невой прокатывается мощное «ура».

Весь город устремляется к Центральному парку культуры и отдыха на Кировских островах.

Здесь на площадках и на воде идут спортивные соревнования моряков. Горячо аплодируют зрители участникам матросской художественной самодеятельности, выступающим на эстрадах. В теплой дружеской обстановке проходят встречи с моряками — участниками Великой Отечественной войны. На одной из площадей открыта выставка военно-морского вооружения и техники. На Южном пруду демонстрируется работа водолазов. В клубе юных моряков досфлотовцы знакомят посетителей с искусно выполненными движущимися моделями кораблей.

В пять часов вечера на большой площади парка открывается общегородской митинг, посвященный Дню Военно-Морского Флота СССР. Митинг открыл председатель исполкома Ленинградского городского Совета депутатов трудящихся Н. Ф. Лаланов.

На митинге выступили стахановец-сборщик И. И. Бережков, Герой Советского Союза В. А. Митрофанов, представитель Досфлота Ф. И. Гаврилов, секретарь горкома ВЛКСМ В. В. Румянцев. Они говорили о славных делах советских моряков, о строителях могучих кораблей, выражали свою любовь к родному флоту, горячо благодарили великого Сталина за создание военно-морских сил страны социализма, стоящих на страже мирного труда нашего народа, на страже мира и безопасности народов всего земного шара.

С огромным воодушевлением участники митинга приняли приветственное письмо товарищу И. В. Сталину.

После митинга на средней Невке состоялся водный парад.

Горький

На Волге, в районе монументальной волжской лестницы, над которой высится бронзовая фигура великого летчика нашего времени В. П. Чкалова, состоялся большой праздник, посвященный Дню Военно-Морского Флота СССР.

После парада судов речного флота на рейде была показана морская игра. Зрители наблюдали также командную эстафету парусников, соревнования яхт, академических судов и байдарок.

На обширном озере парка культуры и отдыха имени 1 Мая состоялись областные соревнования самоходных пловучих моделей.

Трудящиеся города приняли участие в массовках на пароходах по Волге и Оке.

В столице

Торжественное заседание в Зеленом театре

22 июля в Зеленом театре Центрального парка культуры и отдыха имени А. М. Горького состоялось торжественное заседание Военно-Морского Министерства СССР с участием представителей партийных, советских и общественных организаций столицы, воинов Советской Армии и работников судостроительной промышленности, посвященное Дню Военно-Морского Флота СССР.

В президиуме — заместитель Председателя Совета Министров СССР, Министр судостроительной промышленности В. А. Малышев, Военно-Морской Министр СССР адмирал И. С. Юмашев, Министр морского флота Н. В. Новиков, Министр речного флота З. А. Шашков, Маршал Советского Союза В. Д. Соколовский, генерал-полковник Ф. Ф. Кузнецов, адмирал А. Г. Головко, генерал-лейтенант береговой службы С. Е. Захаров, генерал-лейтенант Н. В. Пупышев, секретарь МГК ВКП(б) И. И. Румянцев, секретарь ЦК ВЛКСМ Т. Н. Ершова и другие.

Торжественное заседание открыл Военно-Морской Министр СССР адмирал И. С. Юмашев.

Под бурные овации присутствующих в почетный президиум было избрано Политбюро ЦК ВКП(б) во главе с товарищем И. В. Сталиным.

С докладом о Дне Военно-Морского Флота СССР выступил генерал-лейтенант береговой службы С. Е. Захаров.

Значительную часть доклада тов. Захаров посвятил роли партии Ленина — Сталина в создании Военно-Морского Флота СССР, подвигам советских моряков в годы Великой Отечественной войны.

— В послевоенные годы, — отметил докладчик, — Военно-Морской Флот повседневно ощущает заботу партии, правительства и лично товарища Сталина.

Тов. Захаров закончил свой доклад здравицей в честь великого вождя и гениального полководца Генералиссимуса Советского Союза И. В. Сталина.

Заключительные слова докладчика участники заседания встретили бурной овацией.

С приветствиями военным морякам выступили от имени Московского городского комитета партии, Московского Совета и трудящихся столицы секретарь МГК ВКП(б) К. П. Черняев и от молодежи столицы секретарь МГК ВЛКСМ М. И. Халдеев.

С исключительным воодушевлением участники торжественного заседания приняли приветствие товарищу И. В. Сталину.

* * *

Яркие флаги расцвечивания протянулись над свежей зеленью садов и парков столицы. Особенно нарядным убранством отличался Центральный парк культуры и отдыха имени А. М. Горького. Здесь 23 июля москвичи встречались с моряками — героями Великой Отечественной войны.

Ровно в 17 часов взлетели сигнальные ракеты, и на водной глади реки появился катер с прославленным моряком-подводником Героем Советского Союза капитаном первого ранга Ярославом Иоселиани. Высоко над катером реяло большое красное полотнище с портретами В. И. Ленина и И. В. Сталина. Затем промчались катеры с транспарантами, на которых было начертано: «Слава великому Сталину!».

От изгиба реки, со стороны Ленинских гор, появилась флотилия военно-морских шлюпок. Среди них прошли посланцы четырех морей — участники звездного шлюпочного перехода команд Балтийского, Северного, Черноморского флотов и Каспийской флотилии.

Рапорт об их походах принял контр-адмирал В. Ф. Котов. От молодежи столицы моряков приветствовал секретарь МГК ВЛКСМ М. И. Ковалев. Под звуки оркестра девушки — члены столичных организаций Досфлота — вручили прибывшим букеты цветов.

Парад завершился прохождением гребных академических судов, прогулочных лодок и самых быстроходных спортивных судов — скутеров. Их вели лучшие спортсмены столицы. Скутеры буксировали маленькие дощечки-акваланы, управляемые мастерами водного спорта.

Большой интерес у присутствующих вызвала демонстрация работы спасательной службы, которую показали члены Досфлота.

Затем у гранитных трибун состоялся финиш 15-километрового проплыва по реке пловцов-рекордсменов.

Водный праздник закончился гребно-шлюпочными гонками и другими массовыми водно-спортивными соревнованиями.

До позднего вечера в парке продолжались выступления артистов, ансамбля песни и пляски военных моряков, концерты. В праздновании Дня Военно-Морского Флота здесь приняло участие свыше двухсот тысяч человек.

Севастополь

Город-герой Севастополь украсился флагами расцвечивания, лозунгами и транспарантами. Трудящиеся города, военные моряки и многочисленные гости, приехавшие из городов и районов Крыма, заполнили трибуны водной станции, приморского бульвара и набережные.

Праздник начался морским парадом. Командующий Черноморским флотом на катере обходит выстроенные в кильватерном строю боевые корабли. На кораблях вдоль палуб выстроены моряки. Командующий здоровается с матросами, старшинами и офицерами, поздравляет их с праздником. В ответ звучит могучее матросское «ура».

После парада пловцы флота демонстрировали свое спортивное мастерство.

К причалам водной станции одна за другой подходят шлюпки из Поти, Новороссийска, Одессы, Николаева и других приморских городов с участниками дальнего перехода, посвященного Дню Военно-Морского Флота.

Но вот в воздух взвиваются ракеты, возвещающие о начале массового звездного заплыва. Около 5 тысяч моряков плывут со всех сторон к водной станции. Впереди каждой колонны портреты великого Сталина, увитые живыми цветами и алыми флагами. Над стройными колоннами пловцов транспаранты, лозунги, на которых начертаны слова: «Мир победит войну!», «Слава великому Сталину!».

Воздух потрясают артиллерийские залпы праздничного салюта. Эхом они отдаются на Малаховом кургане, Сапун-горе, на исторических высотах — немых свидетелях суровых битв за город-герой.

Хабаровск

Кумачевые и разноцветные морские флаги украсили общественные здания, скверы, парки и стадионы города. Повсюду чувствуется праздник.

С утра тысячи трудящихся устремились к Амуру. Здесь на большом Хабаровском рейде строем двухкильватерных колонн стоят корабли Краснознаменной Амурской флотилии.

Восемь часов утра. Торжественно взвивается флаг. За ним поднимаются флаги расцвечивания на кораблях.

Начался парад. Личный состав, выстроенный по большому сбору на палубах кораблей, слушает приказ Военно-Морского Министра Союза ССР.

На линии стоящих на рейде кораблей медленно проходит катер. Командующий флотилией поздравляет матросов, старшин и офицеров с праздником — Днем Военно-Морского Флота. В ответ раздается мощное матросское «ура». Оно раскатывается по широким просторам величественного Амура.

После парада начались водно-спортивные состязания моряков. Их открыли быстроходные катеры, на которых моряки-амурцы демонстрировали свое мастерство. Интересное зрелище представляли гребные шлюпочные гонки, массовые заплывы.

Вечером в ознаменование Дня Военно-Морского Флота Союза ССР в небо взлетели сотни разноцветных ракет, прогремели двадцать артиллерийских залпов.

Киев

Большой праздник, посвященный Дню Военно-Морского Флота, состоялся на Днепре. Десятки тысяч трудящихся собрались на водных станциях, на пляже.

На станции «Водник» поднят флаг республиканских соревнований моделистов-судостроителей. 67 представителей Киевской, Николаевской, Одесской, Запорожской, Харьковской, Херсонской, Сталинской, Ворошиловградской, Винницкой, Черниговской и других областей республики привезли около 200 моделей.

В празднике на Днепре участвовали сотни спортивных, академических шлюпок и катеров. На водных станциях состоялись соревнования по плаванию, прыжкам в воду, водному поло.

Вечером в садах и парках Киева состоялись народные гулянья.

Моя Родина—оплот мира и счастья

Это было в 1942 году. Я только что был назначен капитаном парохода «Гончаров» и получил приказ вывозить раненых из-под Сталинграда.

Защитники города-героя стояли насмерть. Надо было видеть раненых, которых санитары приносили на пароход. Не страдания и ужас выражали их лица, а лютую ненависть к проклятому врагу и веру в нашу победу. Солдат с кровоточащей раной в груди, офицер, потерявший в жарком бою ноги, — все, все они, гордые сыны моей Родины, верили в победу. И тщетно бросал враг все новые и новые полки на воинов-сталинградцев, пытаясь сломить их упорство, тщетно стаи самолетов со свастикой висели над городом, а танки, словно черные призраки, скрежетали по родной волжской земле, — проклятые фашисты были разбиты и изгнаны с земли моей отчизны.

Я помню руины Сталинграда. Одиноко торчащие уцелевшие трубы фабрик и заводов, развороченные бомбами площади, улицы, скверы, груды кирпичей от когда-то великолепных клубов, театров, жилых домов. Я помню братские могилы воинов и жителей, защищавших свой любимый город, носящий имя великого Сталина.

И вот недавно, подписывая Стокгольмское Воззвание о запрещении атомного оружия, я и вспомнил опять 1942 год, Сталинград, его защитников и раненых, которых мы перевозили на пароходе.

Нет, не бывать новой войне. Мы не допустим этого. Люди доброй воли составляют большинство людей на земле, а возглавляет борьбу против войны моя Родина — Союз Советских Социалистических Республик — оплот мира и счастья.

Двадцать восьмую навигацию плаваю я по Волге. Родился и вырос я на Волге, в семье потомственного волгаря, 35 лет плававшего лоцманом, — Ивана Белодворцева.

Величаво несет Волга свои воды в Каспий. Как и сотни лет тому назад, эта великая русская река называется Волгой. Но люди, живущие сейчас на берегах ее, совсем не похожи делами и мыслями на тех, кто жил здесь в недалеком прошлом — лет 40—50 назад, да и берега стали другими: обновлены трудом советских людей.

От верхних до нижних плесов неузнаваемо изменились города и села Волги.

Когда-то купеческий, обросший лабазами и лавками Нижний Новгород — ныне город, носящий имя великого русского писателя и гражданина Горького, один из крупнейших промышленных центров на Волге.

Славится своими автомобилями Горький, карбюраторами Куйбышев, локомобилями Сызрань, шарикоподшипниками Саратов. В ущельях Жигулей раскинулись нефтяные вышки. Возле Куйбышева на безымянном пустыре вырос Новый Куйбышев — социалистический город с проспектами и широкими улицами, вытянулся на много километров вверх по Волге. А славный город-герой Сталинград, у стен которого за короткую историческую эпоху советский народ дважды разбил врагов, посягавших на нашу свободу и независимость, растянулся вдоль Волги на сорок километров. На месте руин Сталинграда опять уже дымятся заводские трубы Сталинградского тракторного, «Красного Октября», Сталинградской ГРЭС.

И все это сделано нашими руками, руками советских людей.

Пусть знают трумэны, черчилли и т. п. изверги рода человеческого, что мы не позволим развязать новую войну, не дадим превратить наши города и села в развалины, а советских людей сделать бездомными. Мы слишком любим мир, и у нас хватит сил бороться с войной.

В семье каждого советского человека одна забота — трудиться и жить на благо своей отчизны.

Мы растим своих детей для радости созидательного труда, а не для войны. Моя дочь Валя учится в Астраханском медицинском институте для того, чтобы оберегать жизнь советского человека от болезней и недугов, продлить как можно дольше эту драгоценную жизнь. Мои сыновья Александр и Борис и одиннадцатилетняя дочь Нина видели ужасы прошлой войны, они хотят жить мирно, учиться, строить коммунизм.

Пусть знают все, кто хочет развязать новую мировую войну, и особенно господа из Белого дома в Вашингтоне, по приказу которых уже началась война против свободолюбивого корейского народа, что силы мира неисчислимы и растут с каждым днем.

Мы не боимся угроз атомщиков. В ответ на их угрозы мы будем крепить мощь нашей Родины, увеличивать ее богатства и славу.

Коллектив парохода «Гончаров» несет в честь мира вахту мира. Июньский план мы выполнили на 123.9 процента, июльский и того более, а впредь будем трудиться еще самоотверженней.

Трудовыми победами советский народ борется за мир.

Вот в эти дни, когда по всему земному шару проходит сбор подписей под Стокгольмским Воззванием, мы, советские люди, заявляем:

— Мир победит войну! Залогом тому — добрая воля многих миллионов людей труда, моя Родина — оплот мира и счастья, великий знаменосец мира — мудрый **Сталин!**

А. БЕЛОДВОРЦЕВ,
капитан парохода «Гончаров».

На вахту мира

С большим патриотическим под'емом проходит по Северо-Западному бассейну сбор подписей под Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира. Ленинградские речники, как и весь советский народ, единодушно ставят свои подписи под этим историческим документом борьбы за мир во всем мире.

Подписываясь под Стокгольмским Воззванием, экипажи судов, бригады судоремонтников, механизаторов и грузчиков включаются в социалистическое соревнование и встают на стахановскую вахту мира.

Команда сухогрузного теплохода «Земля» в Ленинградском речном порту занимает одно из передовых мест в борьбе за досрочное выполнение навигационного плана. Курсируя на линиях Ленинград — Москва и Ленинград — Горький, экипаж этого судна апреле-майское задание выполнил на 133,5 процента, а задание июня — на 126,7 процента.

Сообщение о начале кампании по сбору подписей под Стокгольмским Воззванием застало теплоход «Земля» в рейсе Щербаков—Ленинград. Единодушно коллектив теплохода из'явил желание подписать этот документ и стать на стахановскую вахту мира. Команда обязалась завершить рейс досрочно. Теплоход прибыл в Ленинград на 15 часов раньше графика.

Стахановскую вахту мира несет большинство судов пристани Петрокрепость. Среди них особенно высокими темпами и слаженностью в работе выделяются буксировщики «Мышкин», «Тюмень», «Алатырь», «Чистополь» и «Сызрань».

Встав на стахановскую вахту мира, команда парохода «Мышкин» работает с большим энтузиазмом. Она успешно проводит по Приладожскому каналу большегрузные возы, экономит ходовое время.

Среди судоремонтников завода «Ленводпуть» на стахановскую вахту мира первой встала бригада судосборщиков тов. Чиркова. Производя капитальный ремонт буксирного парохода № 4, бригада обязалась свои работы закончить досрочно. Выполнять норму на 200—250 процентов стало правилом в эти дни у каждого члена бригады.

Так речники Северо-Западного бассейна новыми стахановскими успехами в труде укрепляют могущество любимой Родины — оплота мира во всем мире.

М. ПИКОВ.

СТАХАНОВСКИМ ТРУДОМ

Коллектив парохода «Капитан Пирожков» (капитан тов. Лыхин) в дни вахты мира обязался водить тяжелые караваны на линии Левшино—Чермоз—Добрянка. Первый тяжелый воз из тринадцати барж был доставлен в Левшино на 4 часа до срока.

Команда судна решила спустить из Чермоза рекордный караван из 23 барж (19 порожних и 4 груженых). Нагрузка на индикаторную силу составляла 404 процента к норме. Воз был доставлен в Левшино на полтора часа досрочно.

Сейчас команда «Капитана Пирожкова» вышла в рейс с караваном угля, который она также обязалась ранее срока доставить металлургам Прикамья.

Так работают в эти дни многие судовые коллективы Камы, стремящиеся своим стахановским трудом крепить дело мира.

г. МОЛОТОВ (наш корр.).

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

К ИТОГАМ УЧЕБНОГО ГОДА В СЕТИ ПАРТИЙНОГО ПРОСВЕЩЕНИЯ

Из писем в редакцию

Истекший учебный год в сети партийного просвещения на речном транспорте характерен во многих отношениях. Возросло и количество обучавшихся, повысилось и качество политической учебы. Только в политшколах и кружках обучалось более 32.000 человек, из них около 17.000 — коммунисты. Самостоятельно изучали произведения классиков марксизма-ленинизма 6.000 коммунистов и 1.250 беспартийных. Более 7.000 речников повышали свои знания в вечерних университетах марксизма-ленинизма, в районных партийных школах, а также в заочных учебных заведениях.

Политотделы и первичные партийные организации на судах, в портах, на пристанях, судоремонтных заводах и мастерских провели осенью прошлого года большую организационную работу по созданию кружков и политшкол, подбору пропагандистов и консультантов для самостоятельно изучающих произведения классиков марксизма-ленинизма. Лучше, нежели в прошлом учебном году, был поставлен контроль за работой кружков, политшкол и групп, самостоятельно повышающих свои знания. Об этом говорят и полученные редакцией письма, в которых рассказывается об итогах учебного года.

*

На Куйбышевском судоремонтном заводе, пишет секретарь партийного бюро завода тов. **Уфимцев**, в кружках сети партийного просвещения занимались 80 коммунистов берегового состава и 67 работников плавсостава. Часть коммунистов училась в вечернем университете марксизма-ленинизма, в районной партийной школе, а часть самостоятельно изучала произведения классиков марксизма-ленинизма. Итоговые занятия показали, что большинство слушателей кружков основательно усвоило пройденный материал. Так, в кружке по изучению биографии товарища Сталина (пропагандист тов. Боровков) из 16 слушателей только один слабо усвоил пройденную программу. Все коммунисты и беспартийные, самостоятельно изучавшие «Краткий курс истории ВКП(б)» и произведения классиков марксизма-ленинизма, выполнили свои индивидуальные учебные планы.

Партийная организация завода систематически оказывала помощь руководителям кружков и консультантам, созывала совещания пропагандистов, на которых они делились опытом своей работы. Партийное бюро следило за тем, чтобы сами пропагандисты неуклонно повышали свои знания, заботилось о подготовке новых пропагандистов из числа коммунистов заводской партийной организации. Из опыта прошлых лет мы убедились, что пропагандисты, присланные горкомом ВКП(б) и политотделом, зачастую занятия проводят в отрыве от практической работы и жизни предприятия. Такие пропагандисты принимают слабое участие в организационно-подготовительной работе кружков. Ныне на трехмесячные курсы пропагандистов партийная организация завода направила тт. Костинича — мастера цеха оборудования, Белова — электрика. Проходят также переподготовку пропагандисты тт. Боронин, Козлов, Павлов и др.

На Среднем Дону, в Калаче, почти все коммунисты и комсомольцы в прошедшем учебном году занимались в кружках и политшколах или самостоятельно изучали «Краткий курс истории ВКП(б)» и произведения Ленина и Сталина. Из 107 человек, изучавших «Краткий курс истории ВКП(б)» в кружках, политшколах и самостоятельно, 98 прочно усвоили программный материал. Об этом рассказывает в письме заведующий партийным кабинетом тов. **Уколов**.

В начале учебного года с пропагандистами и консультантами, сообщает он, были проведены занятия на темы: «Как работать над книгой и составлять конспекты?», «Как готовиться к занятиям и консультациям и проводить их?». Это дало возможность с самого начала проводить занятия методически правильно и эффективно. В истекшем учебном году узловой партком и первичные партийные организации много поработали над правильным и своевременным комплектованием кружков и политшкол.

Однако в процессе учебного года были и серьезные недостатки: текучесть пропагандистов и консультантов, недостаточный контроль за самостоятельно изучавшими «Краткий курс истории ВКП(б)», невнимание к учебе комсомольцев. Узловой партком и первичные партийные организации проводят сейчас ряд мероприятий для исправления этих недостатков. Для слушателей, непрочно усвоивших программный материал, при парткабинете организованы консультации. В связи с окончанием учебного года состоялись партийные и комсомольские собрания с повесткой дня: «Итоги учебного года в сети партийного просвещения». Силами опытных лекторов в парткабинете читаются сейчас лекции и доклады на политические, исторические, естественно-научные темы.

О помощи парткабинета в организации политического образования речников Шекснинского пароходства рассказывает в своем письме инструктор политотдела тов. **Лисаков**:

— При парткабинете проводятся семинары пропагандистов, на которых обсуждаются их доклады о том, как они готовятся к очередному занятию. Например, пропагандист тов. Соколов на одном из таких семинаров сообщил о том, как он привлек местный материал для иллюстрации темы о коллективизации сельского хозяйства. Он рассказал о передовом колхозе Череповецкого района «Новая жизнь», о его хозяйстве, об улучшении быта и культуры колхозников.

Старший инструктор политчасти Камского бассейнового управления пути тов. **Машковцев** делится опытом постановки учебы среди путейцев Камы. В истекшем году число обучавшихся в кружках, политшколах и самостоятельно увеличилось почти в два раза по сравнению с прошлым годом. В Бельском техническом участке коммунистам, которые недостаточно прочно усвоили некоторые темы пройденного материала, на период навигации даны индивидуальные задания. По этим заданиям с ними будут проведены собеседования. Ныне развернулась подготовка к новому учебному году. Сейчас учатся на курсах 22 пропагандиста.

Заместитель секретаря комсомольской организации Ярославского речного вокзала тов. **Куликова** рассказывает о кружке по изучению истории партии (пропагандист тов. Наумов), в котором занимались комсомольцы и несоюзная молодежь. Подавляющее большинство слушателей показало на итоговых занятиях хорошие знания.

Партийная организация вокзала уделяла много внимания работе кружка. В партийном кабинете всегда подбиралась литература к очередной теме. Зав. парткабинетом тов. Зайцев помогал пропагандисту готовить к занятиям необходимые наглядные пособия.

В Днепровском бассейне повышало свои знания в прошедшем учебном году более 4.000 коммунистов. Работало двести десять кружков по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)», биографий В. И. Ленина и И. В. Сталина и комсомольских политшкол (против 111 в 1948—1949 учебном году). Около трехсот коммунистов самостоятельно работало над повышением своих знаний. Об этом сообщает из Киева тов. **Донской**.

Организованно, на высоком идейно-политическом уровне прошли итоговые занятия на судоремонтном заводе имени Сталина, в Киевском и Херсонском портах и в других партийных организациях.

В работе сети партийного просвещения Днепровского бассейна были и недостатки. В некоторых партийных организациях (Херсонский порт и др.) часто менялись пропагандисты, что неизбежно сказывалось на качестве учебы. Не было достаточного контроля за методикой работы руководителей кружков и школ.

О серьезных недостатках в работе сети партийного просвещения сообщает тов. **Тюриков** с Ладоги.

На партийном собрании коммунистов Свирицкой пристани, судоремонтного пункта, больницы водников и ОРС'а, обсуждавшем итоги учебного года в сети партийного просвещения, пишет тов. Тюриков, ряд товарищей указывал на то, что партийное бюро слабо руководило работой кружков, не принимало энергичных мер по отношению к тем слушателям, которые пропускали занятия без уважительных причин. Пять коммунистов, работавших на лесозаготовках всю зиму, совсем не учились. Отсутствовал также контроль над самостоятельно изучающими «Краткий курс истории ВКП(б)». Лекций и докладов для них не проводилось.

*

Итоги учебного года в сети партийного просвещения подведены. Но уже сейчас надо серьезно готовиться к новому учебному году. В ходе этой подготовки должен быть всесторонне и серьезно учтен опыт работ кружков, политшкол и самостоятельно изучающих теорию и историю большевизма, накопленный в истекшем учебном году.

Рейсы агитпарохода „Амур"

В конце мая вышел в первый рейс агитпароход «Амур». За короткое время коллектив его завоевал большой авторитет среди работников пристаней, промышленных предприятий, судовых команд Амурского бассейна.

...Поселок Малышево. К берегу пришвартовался агитпароход. В клубе мастерских собрались судоремонтники, жители ближайших нанайских сел. Для трудящихся проводится доклад о международном положении. Затем выступает концертная бригада артистов передвижного цирка. Жители рабочего поселка, колхозные рыбаки тепло провожают пароход, благодарят за культурное обслуживание.

...Агитпароход на широком рейде. Здесь скопилось в ожидании буксировки или погрузки много барж. Пароход обходит баржи, принимает к себе на борт шкиперов, матросов. В салоне речники знакомятся с красочными панно, диаграммами, таблицами, рассказывающими об успехах послевоенной сталинской пятилетки. Консультант тов. Чепрасов провел беседу о росте нашей промышленности и сельского хозяйства. Начальник агитпарохода тов. Барнбойн провел консультацию с агитаторами. В заключение команды барж просмотрели в кинозале две серии фильма «Падение Берлина».

Недавно пароход посетил базу речников в Софийске. На борту «Амура» собрались судовые экипажи. Речники прослушали беседу об опыте передовых коллективов баржи «Узбекистан», крана «Победа» и парохода «Ташкент». Беседа вызвала большой интерес у присутствующих.

Где бы ни находился агитпароход: на Среднем Амуре, в северных районах Хабаровского края, всюду его встречают как желанного гостя. За месяц коллектив его обслужил команды свыше 20 пароходов и 50 барж, многие рабочие поселки, промышленные предприятия и пристани.

Передвижная библиотека снабжает судовые команды свежими газетами, журналами, художественной, политической и технической литературой.

На агитпароходе оборудована выставка, рассказывающая о внедрении новой техники и передовых методов труда на речном транспорте.

Б. ЗОРИН.

На Киевской культбазе

К навигации 1950 года Киевская культбаза подготовилась значительно лучше, чем в прошлом году. Пополнен библиотечный фонд художественной и политической литературой, дополнительно закуплены музыкальные инструменты, настольные игры и т. д. С начала навигации на судах оборудовано 40 красных уголков.

Культбаза проводит большую массовую и политико-воспитательную работу среди плавсостава. За период с апреля по июль членами лекторского бюро прочитано 106 лекций и докладов на различные темы. На судах выпущено 119 стенгазет, с редакторами стенных газет проведены семинары. Более 250 передвижных библиотечек выдано на суда. По многим произведениям лауреатов Сталинских премий проведены читательские конференции.

Киевская культбаза и красные уголки судов включились во Всесоюзный смотр культбаз и красных уголков.

Однако, как это было недавно отмечено на совещании в бассейновом комитете союза, культбаза еще не оказывает достаточной помощи судовым красным уголкам. Культбазе было рекомендовано лучше использовать лекторскую группу для чтения лекций на судах, систематически проводить экскурсии в музей им. Ленина, улучшить работу по обеспечению плавсостава газетами.

Е. АНТИПЦЕВА.

КИЕВ.

Сатирическая газета на пароходе

Комсомольская организация парохода «А. П. Чехов» (Верхнеиртышское пароходство) выпускает сатирическую газету «Крокодил».

Первый номер газеты вызвал большой интерес среди членов команды. Он был прекрасно оформлен карикатурами, изображающими нерадивых членов экипажа, и меткими подписями.

Выход первого номера «Крокодила» значительно способствовал укреплению трудовой дисциплины на судне и бережному отношению к расходованию топлива и смазочных материалов.



Коллектив Московского судоремонтного завода Министерства речного флота СССР, став на стахановскую вахту мира, добивается новых трудовых успехов. В развернувшемся соревновании первенство удерживает слесарь-монтажник С. Г. Репин. В дни вахты стахановец выполняет более трех норм в смену. С начала года тов. Репин выполнил уже около 20 месячных норм. **На снимке: слесарь-монтажник С. Г. Репин.**

Фото С. ПРЕОБРАЖЕНСКОГО. (Фотохроника ТАСС).

По страницам бассейновых газет

21 июля исполнилось 10-летие Латвийской, Литовской и Эстонской советских социалистических республик. Трудящиеся Латвии, Литвы и Эстонии отметили этот день как подлинно всенародный праздник.

Бассейновая газета **«Неманский водник»** посвятила 10-летию советской Литвы специальный номер. Передовые люди Неманского пароходства выступают со страниц газеты с горячими и проникновенными словами любви и привета партии Ленина — Сталина, великому вождю народов товарищу Сталину, под руководством которого литовский народ, как и народы Латвии и Эстонии, добился свободной, счастливой жизни.

Капитан парохода «Москва» П. Маркаускас пишет:

«Радостно жить в наше время! Хочется трудиться еще лучше, еще производительнее, день ото дня крепить могущество и благосостояние нашей Родины. В советской Литве труженики города и деревни познали настоящее счастье. Это счастье мы готовы отстоять против попыток англо-американских империалистов и их сообщников ввергнуть человечество в новую мировую войну».

Обстановочный старшина П. Микшта, вспоминая свое безрадостное детство в годы буржуазной Литвы, с огромной радостью и гордостью говорит о том, каких замечательных успехов добились труженики советской Литвы, осененные непобедимым знаменем Ленина—Сталина.

«Только советская власть возродила неманских речников к свободной и счастливой жизни, — говорит тов. Микшта, — **вывела их на широкую дорогу производственной и общественной деятельности».**

О счастье литовской молодежи, живущей под солнцем Сталинской Конституции, рассказывают учащийся ремесленного училища П. Мугянис и крановщик Каунасского порта тов. Кривицкас.

На первой странице газета печатает красочный рисунок, символизирующий свободный край Немана, и стихотворение поэта П. Вайчюнаса:

Край Немана, вольный и славный мой край,
Спасенный от доли жестокой, кровавой,
Вновь к солнцу ты крылья свои простирай,
Гордись благородного Вильнюса славой.
Сам Ленин во тьме указал нам пути,
Сам Сталин помог нам до цели дойти.

И славит Сталина родного вся освобожденная Литва. Неманские речники приготовили к 10-летию республики производственные подарки и дали слово добиться новых успехов во славу любимой советской отчизны.

* * *

Бассейновая газета **«Днепровский водник»** 20 июля выпустила номер, посвященный борьбе днепровских речников за мир.

Газета убедительно и наглядно показывает, к чему направлены усилия советских людей. В то время, как американские летчики расстреливают из пулеметов женщин и детей, а трумэны и ачесоны призывают сбросить атомную бомбу на мирные города Кореи, трудящиеся великой советской державы демонстрируют свою непреклонную волю к миру.

«Днепровский водник» на конкретных примерах показывает, как речники Днепра новыми успехами в труде умножают силы мира. Капитан парохода «Академик Комаров» Ю. Кисель рассказывает об успехах судна в первые месяцы навигации. Став на стахановскую вахту мира, команда за две недели июля сделала дополнительно несколько сотен тысяч тонно-километров. Старший диспетчер Херсонского участка Я. Шевченко говорит о том, как диспетчеры и судовые команды борются за ускоренный оборот флота. Начальник Днепропетровского порта тов. Нездыменко сообщает о достижениях передовых крановщиков и т. д. Газета рассказывает читателю и о том, как растет и ширится движение за мир во всем мире, как геройски сражается с американскими агрессорами народ Кореи за честь, свободу и независимость своей страны.

* * *

Под заголовком «Поскрипывая перьями...» волжская бассейновая газета **«Большевистская вахта»** печатает статью Л. Огнева к V пленуму бассейнового комитета профсоюза речников Верхней Волги. Статья посвящена критике работы местного комитета Горьковского порта.

Горьковский порт, выступивший в прошлом году инициатором передовых методов труда, в нынешнюю навигацию резко сдал темпы и неудовлетворительно справляется с навигационным планом. В этом повинны не только хозяйственное и партийное руководство, но и местный комитет во главе с его председателем тов. Пряхиным.

«Председатель портового профсоюзного комитета тов. Пряхин, — говорится в статье, — **аккуратно сочиняет планы, в которых предусматривает немало хороших мероприятий. Так, в июле портовый комитет должен был провести совещание бригадиров, звеньевых, механизаторов и крановщиков и на нем обсудить методы знатного крановщика-новатора тов. Сычева. Должно было состояться совещание стахановцев порта по обмену опытом и, кроме того, обсуждение хода выполнения социалистических обязательств коллективом пятого участка. В графе плана «кто проводит», всюду указана фамилия тов. Пряхина. Но ничего этого тов. Пряхин не сделал. План оказался пустой бумажкой».**

Отставание Горьковского порта и бездеятельность его портового комитета являются серьезным упреком и руководству бассейнового комитета. Надо надеяться, что участники пленума подвергнут острой критике деятельность бассейнового комитета и подскажут пути решительного устранения недостатков в его работе и в работе крупнейшей профсоюзной организации — коллектива Горьковского порта.

Пять лет без заводского ремонта

Ежегодный капитальный ремонт кринолинов нефтеналивных барж до последнего времени был обычным делом в Московско-Окском пароходстве. На такой ремонт (восстановление) затрачивалось до 1.000 человеко-часов.

Поломка кринолинов являлась серьезной помехой в развитии бурлаковского движения среди команд нефтеналивного флота. Однако практика опытнейших наших шкиперов тт. Ракутина и Галочкина показала, что если на обносный брус кринолина наложить сверху второй деревянный брус с деревянными распорками, одними концами врезанными в накладной брус, а вторыми — упертыми в железо кормового фальшборта, то поломка кринолинов происходит очень редко. Например, на барже № 938 кринолин служит 5 лет, на барже № 939 — два года.

Как известно, поломки кринолинов происходят либо при горизонтальном ударе в кринолин носом сзади идущей баржи, либо «подминанием под себя» кринолина носом сзади идущей баржи. В первом случае кринолин наиболее хорошо сопротивляется ударным нагрузкам, во втором случае — кринолин ломается довольно быстро, получая вертикальные нагрузки от веса носовой части сзади идущей, насевшей на кринолин баржи.

Однако сила горизонтальных ударов бывает настолько велика, что и от них кринолин без дополнительного амортизатора легко разрушается.

Накладные же деревянные брусья на кринолин (размером 200×200, 250×250 мм и т. д.) с распорками (такого же размера), поставленными по дуге кринолина через 1—1,5 метра, во-первых, препятствуют «налезанию» носа сзади идущей баржи на кринолин, а во вторых, амортизируют, «тушат» силу удара сзади идущей баржи по кринолину с помощью упругих деревянных брусьев и металла фальшборта. Накладной деревянный брус крепится с основным брусом болтами, а распорки просто упираются вторым концом в фальшборт.

Как показал опыт нашего пароходства по эксплоатации нефтеналивных барж, грузоподъемностью 1,5—2 тысячи тонн, накладной брус с распорками является надежным средством для борьбы с частыми поломками и ежегодным ремонтом кринолинов.

Инж. В. ЯКОВЛЕВ.

Комсомольцы одной пристани

На комсомольском собрании пристани Коломна обсуждался вопрос о жилищно-бытовых условиях молодежи. Комсомольское собрание проходило организованно и оживленно. В прениях выступали комсомольцы Иван Степанов, Андрей Катин, Владимир Маренов и секретарь партийной организации тов. Сарапкин. Выступавшие рассказывали о первых успехах по улучшению бытовых условий молодежи, о недостатках в этом деле.

На плавучих кранах в Щурово работает много молодых крановщиков, а живут они за 5 километров — в Коломне. И вот по инициативе комсомольцев было решено организовать общежитие в Щурово, обеспечить всех крановщиков постельными принадлежностями. С помощью руководства пристани и партийной организации было подыскано помещение. Молодые речники дружно помогали крановщикам оборудовать жилье, создать в нем уют.

Это только одно из хороших дел, инициаторами которого были комсомольцы. Комсомольская организация всегда является застрельщиком новых начинаний как в производственной жизни речников пристани, так и в различных культурно-массовых мероприятиях. Первые успехи комсомольской организации в значительной мере об'ясняются слаженной и продуманной работой комитета ВЛКСМ пристани и секретаря комитета Александры Титковой.

Свою работу комитет ВЛКСМ проводит планово. Сейчас в организации 38 комсомольцев, все они имеют поручения. Между членами комитета закреплены определенные участки работы. Так, Василий Рындин организует работу культурно-массового сектора, Олег Паушкин возглавляет физкультурный сектор. Многое сделано комитетом комсомола по созданию на приписанных к пристани судах и производственных участках комсомольских групп. Хорошо работает недавно созданная комсомольская группа на буксирном пароходе «Электрификация» (комсорг Николай Викулов). Здесь регулярно выходят стенгазета и боевые листки. Все семь комсомольцев парохода имеют поручения. Комсомольцы — кочегар Жаворонков и практикант Бабишев активно ведут общественную работу. Часто молодые речники собираются в красном уголке: слушают радиопередачи, читают газеты, обсуждают произведения советских писателей. Книги комсомольцы берут на культбазе в Щурово, где по настоянию комитета ВЛКСМ на суда стали выдавать не отдельные экземпляры, а небольшие библиотечки, составленные по заявкам команд.

Дружно живут и по-стахановски трудятся комсомольцы пассажирского парохода «Сигнальщик». Комсорг Александр Пронин умело организует работу. Комсомольцев на пароходе всего 6 человек, но их влияние чувствуется на каждом шагу. Они выпускают стенгазету, проводят беседы и читки. Билетный кассир Дуся Егорова, практикант Виктор Гордеев, выпускник ремесленного училища кочегар Виктор Кустов — затейники культурно-массовых развлечений.

Между командами пароходов «Сигнальщик» и «1-е Мая» заключен договор о социалистическом соревновании. Комсомольцы следят за выполнением обязательств, информируют команду о ходе выполнения плана перевозок. Комсомольцы парохода «1-е Мая» рулевой Абанин и кочегар Семенов всегда стараются достать на берегу литературу для команды, свежие газеты.

Живая, полнокровная работа ведется в комсомольской организации пристани. В марте в организации было 26 комсомольцев, теперь их 38. Недавно приняты в члены ВЛКСМ Валентина Горшкова — кассир пристани, Иван Веселов — 2-й помощник механика парохода «Электрификация».

Три—четыре раза в месяц собирается комитет, несмотря на то, что на самой пристани осталось только 8 комсомольцев, а остальные плавают на судах. Укрепилась внутрисоюзная дисциплина. Около 100 молодых речников присутствовало на лекции «Молодой герой в художественной литературе наших дней», прочитанной в клубе пристани. Лекция вызвала большой интерес. Пропагандисту горкома ВЛКСМ тов. Прохоровой было задано много вопросов.

По инициативе комитета на пристани организован драмкружок, в котором занимаются 16 любителей. Недавно молодые речники побывали на экскурсии на Коломенском паровозостроительном заводе им. В. В. Куйбышева.

Организованно закончились занятия в комсомольской политсети — в кружках по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)» и краткой биографии товарища Сталина. Многие комсомольцы повышают свои знания в учебных заведениях. Андрей Катин занимается в аэроклубе, Галина Титкова учится в средней школе.

Эти успехи стали возможны потому, что партийная организация уделяет много внимания воспитательной работе среди молодежи.

В работе комитета ВЛКСМ есть и существенные недостатки. Слабо еще занимается комитет физкультурной работой и особенно по сдаче норм на значки ГТО, не организованы секции плавания и гребли, хотя желающих много.

Л. СЕМЕНОВ.

В СТОРОНЕ ОТ ЖИЗНИ РЕЧНИКОВ

В апреле текущего года состоялась бассейновая конференция Днепровского отделения НИТОВТ, на которой были подведены итоги работы за истекший год и приняты новые социалистические обязательства.

Среди других пунктов решения было записано: добиться увеличения количества руслановских и бурлаковских судов по отношению к 1949 году на 20 проц.; содействовать быстрейшему внедрению новой техники на предприятиях и судах.

На конференции справедливо критиковали правление общества за отрыв от практических вопросов.

Прошло более двух месяцев. Как же правление ДОНИТОВТ выполняет решения конференции?

Ни шефство над внедрением новой техники на судах, ни содействие в повышении квалификации рабочих на предприятиях и плавсостава не ведутся. Сбор членских взносов запущен. Отсутствует элементарная дисциплина даже среди членов правления. 19 мая на правлении обсуждался вопрос о запущенности в работе секций, которыми руководят тт. Эдельштейн, Кудряшев и Шураков. Члены секции тт. Шураков, Струц и Народецкий даже не явились на заседание.

Важной задачей общества является техническая пропаганда. Регулярно, раз в месяц, совместно с редакцией газеты «Днепровский водник» издается техническая страница. На ряде промышленных предприятий, в частности на Киевском заводе имени Сталина, выпускаются технические стенные газеты. Тем не менее уровень технической пропаганды, проводимой обществом, не отвечает возросшим требованиям речников бассейна. Лекции и доклады зачастую не отличаются высоким качеством, глубоким содержанием.

В правлении ДОНИТОВТ установился порочный метод: мероприятия, проводимые другими организациями, например, Техническим советом пароходства, записываются обществом в свой актив. Так было, например, с лекцией начальника отдела технической эксплоатации пароходства тов. Стрельченко «Развитие бурлаковского движения на Днепре», которую она читала на командирской учебе.

В Днепровском бассейне растет число бурлаковских и руслановских судов. В 1949 году бурлаковских судов насчитывалось 125, в текущем году их стало 140. По сравнению с 1949 годом количество руслановских судов возросло в текущем году на 63 проц. Но общество не принимает активного участия в развертывании движения новаторов и не оказывает помощи бурлаковским и руслановским судам.

Работа по внедрению новой техники проводится без достаточной оперативности, должная помощь низовым организациям и отдельным членам не оказывается.

Инженер тов. Бузыкин подал предложение об охлаждении двигателей «3-Д-6». При обсуждении этого рационализаторского предложения правление общества заняло неопределенную позицию и приняло умиротворяющее решение. До сих пор не ясен вопрос, кто же из спорящих сторон прав. Или вот еще пример. 8 мая Технический совет пароходства послал в Днепровское отделение НИТОВТ два предложения инженера Буренкова: «Лопасти гребного судового винта с гладкой резиновой поверхностью» и «Изменяемая каплеобразная форма носа военных и торговых судов» для дачи заключения. Прошло более месяца. Ответа не последовало.

Все это вместе взятое заставляет нас сделать вывод, что Днепровское отделение НИТОВТ стоит в стороне от жизни речников бассейна.

РЕДАКЦИЯ ГАЗЕТЫ «ДНЕПРОВСКИЙ ВОДНИК» — коллективный корреспондент газеты «Речной транспорт».

Заметки пассажира

Глубокая ночь, но путь пассажира к речному вокзалу в Савелово не затруднителен: ровная дорога по хорошо освещенному скверу ведет прямо к Волге. Уютный павильон на берегу, оборудованный дебаркадер.

Круглые сутки работает здесь перевоз на левый берег, где расположился богатый ремеслами город Кимры.

Территория пристани Кимры освещена плохо. В помещении вокзала нет порядка: пол грязный, скамеек мало. Когда начнется продажа билетов, куда идут, по расписанию ли и какие пароходы, — спросить не у кого. Нет и об'явлений об этом.

...На рассвете пришел пароход «Память Хохрякова». Команда его дружная, организованная. Все стараются создать удобства для пассажиров. На судне чистота, порядок, в каждой мелочи видна хозяйская заботливость. Большинство членов команды плавает на этом пароходе по 4—5 навигаций.

Планы команда перевыполняет. За месяц сэкономлено 13 тонн топлива.

— Наш пароход принадлежит пароходству канала Москва—Волга. В этом году он сдан в аренду Камскому пароходству, — говорит капитан тов. Полетаев. — Пароходы «Роза Люксембург», «Гражданка» и «800 лет Москвы» — однотипные с нашим. Все мы плаваем на линии Москва — Молотов. Но почему-то им Камское пароходство запланировало сделать за навигацию 13—14 миллионов тонно-километровой продукции, а нам — 16. Непонятно и такое «планирование»: пароход «Память Хохрякова» вмещает 370 пассажиров, а нам в июле и августе приказывают брать по 450 человек. Наши обращения в оба пароходства результатов не дали.

Камское пароходство планирует пароходу брать в Оханске, Мурзихе, Лаишеве и на других пристанях 10—15 тонн груза, а время стоянки по расписанию здесь 10—15 минут. Это ведет только к нарушению расписания.

... Утро. На остановках пассажиры торопливо сходят на пристань в поисках ларьков, магазинов. На пароходе же их нужды работники ресторана не удовлетворяют. В буфете продают лишь дешевые конфеты. Ресторан II класса закрыт уже более двух недель.

... Пароход подходит к Москве. Уже позади шестой шлюз. Пассажиры ждут конца пути. Но что это? Пароход перешел на самый малый ход и так движется в течение двух часов. Оказывается, почти все пароходы линии Москва—Молотов имеют большой нагон, и им запрещают приходить в столицу раньше установленного срока. Почему бы не пересмотреть расписание?

Д. АНИСИМОВ.

Руслановская линия

Щурово — Трудкоммуна

С начала нынешней навигации работает руслановская линия Щурово—Трудкоммуна Московско-Окского пароходства. Недавно участники руслановской линии обсудили итоги работы за первый период навигации.

Комплексное соревнование всех звеньев руслановской линии дало хорошие результаты. Из отправленных во втором квартале по графику из Щурово до Трудкоммуны 143 возов прибыло в срок и досрочно 136, или 95 проц., а из отправленных в обратном направлении 138 возов прибыло в срок и досрочно 122, или 88,5 проц.

8 судов из 10, работавших на линии,— «Батуми», «Каманин», «КИМ», «Леваневский», «Ляпидевский», «Отто Шмидт», «Чкалов» и «Харьков» — в мае и июне рапортовали о завершении ими пятилетних заданий.

Работа руслановской линии укрепила производственную дружбу судоводителей, диспетчеров и путейцев. На всем участке линии проведены дноочистительные и берегоочистительные работы. Время шлюзования, как правило, выдерживается и экономится. На шлюзах безоговорочно выполняются распоряжения диспетчеров движения об очередности пропуска караванов. В этом соревновании коллектив гидроузла Софьино (начальник тов. Крутов) заслуженно пользуется славой «шлюза отличного качества».

Значительно сократились простои на рейдах. Капитаны рейдов успешно соревнуются за отличное качество формирования возов. Повысился взаимный контроль работы капитанов и шкиперов. По окончании очередного рейса капитан отмечает в специальном журнале на борту несамоходного судна, как прошел рейс, а шкипер, в свою очередь, записывает в книге у капитана — не было ли повреждений судна в пути. Все пароходы руслановской линии выполнили и перевыполнили свои производственные планы и основные показатели работы флота.

Творческая инициатива руслановцев вскрыла новые резервы ускорения оборота флота. Всемерной поддержки и распространения заслуживает почин командиров пароходов «КИМ» (капитан тов. Бауськов, механик тов. Дейкин) и «Леваневский» (капитан тов. Челышев, механик тов. Трушин). Первое судно работает на мазуте, второе — на угле. Стахановцы этих судов доказали практическую возможность и целесообразность безостановочного проведения двух-трех рейсов.

В конечном пункте Щурово пароходы забирают топливо, продовольствие, смазку и другие материалы сразу на 2—3 рейса. При этом норма обработки выдерживается. Пароходы теперь не останавливаются по окончании каждого рейса в конечных пунктах, а проходят их безостановочно. Рейдовый пароход «Владивосток» вывозит навстречу приказ, суда оставляют воз и в кратчайший срок забуксировывают новые караваны. Подсчитано, что пароход «КИМ» в течение месяца будет заходить в Щурово не 12 раз, как обычно, а только 4, пароход «Леваневский» вместо 12 раз — 6.

Старший диспетчер Щуровского участка тов. Мылышков рассказывает, что пароход «КИМ» задерживается теперь на рейде не более одного часа вместо трех по норме. Это судно заходит сюда через два рейса на третий, а «Леваневский» — через рейс. С ближайшего шлюза Северка капитан сообщает, что он пройдет Щурово безостановочно. Диспетчеры ему готовят заранее воз, а капитан передает им, какие требуются учалочные средства. Таким образом, к приходу парохода все подготовлено. Остается только забуксировать сформированный воз.

При внедрении нового почина можно будет высвободить один пароход линии для работы на другом участке. По подсчетам заместителя главного диспетчера пароходства по тяге тов. Максимовых каждое судно, работающее по этому методу, сможет ежемесячно экономить от 12 до 18 часов.

В работе руслановской линии имеются и недостатки. В частности, слабо распространено повахтенное планирование и соревнование вахт. Отмечены факты отправления пароходов с недогрузом и легкачом. Формирование возов в конечных пунктах не всегда производится рейдовыми пароходами, а качество формирования зачастую не отвечает поставленным требованиям. Слабо заботится о судовых командах УРС пароходства (начальник тов. Киселев). Лето в разгаре, а в магазинах плавсостава нет овощей.

Первые итоги работы руслановской линии Щурово—Трудкоммуна говорят о том, что каждая команда судна имеет все возможности не только выполнить производственные планы, но и руслановские обязательства. Необходимо только улучшить работу береговых организаций и обеспечить еще более четкое командование флотом.

Г. ГОЛЬШТЕЙН.

По следам наших выступлений

„Когда низка культура производства“ и „Главное — забота о людях, о кадрах“

Начальник пароходства канала Москва—Волга тов. Шемагин сообщает, что корреспонденции «Когда низка культура производства», опубликованная в № 52 «Речного транспорта» от 30 июня с. г., и «Главное — забота о людях, о кадрах», напечатанная в № 54 от 7 июля с. г., вскрывающие неполадки на Белгородокском заводе, правильно отражают действительность. Руководство Белгородокского завода допустило ряд крупных ошибок и создало обстановку, резко снижающую производственные возможности предприятия.

В целях оздоровления работы завода решено укрепить его руководство. Главный инженер тов. Коломейцев уже заменен инженером тов. Рыковым, хорошо зарекомендовавшим себя на работе гл. инженера Калининских судоремонтных мастерских. Намечено в ближайшее время направить на завод ответственного работника пароходства для разработки на месте и проведения в жизнь мероприятий по устранению имеющихся место недостатков и налаживанию работы предприятия.



Новая речная пристань в Днепродзержинске. Фото С. ВИЛЬТМАНА (Фотохроника ТАСС).

Работу пристани—на часовой график!

Ускоренная обработка флота на пристани Макарьево

Коллектив пристани Макарьево Восточносибирского пароходства обратился с открытым письмом ко всем механизаторам речного транспорта. В письме говорится:

«Весь советский народ, возмущенный наглой американской агрессией в Корее, живет одним горячим стремлением — отстоять мир во всем мире. Присоединяясь к голосу протеста всех передовых людей мира против попыток американских империалистов разжечь пожар новой войны, мы, механизаторы пристани Макарьево, призываем всех механизаторов речного транспорта страны своим стахановским трудом еще более крепить мощь нашей любимой Родины.

Наше родное государство вооружает речной транспорт первоклассной техникой, всемерно помогает речникам лучше справляться со своими задачами. Наш долг — полностью использовать высокую технику речного транспорта».

Механизаторы рассказывают, как им удалось добиться скоростной обработки судов. Через пристань Макарьево идет уголь для промышленности города Иркутска. Здесь бункеруется и весь ангарский флот. От работы пристани во многом зависит успех навигации всего бассейна. Понимая значение перевалочной пристани, коллектив ее задался целью все суда обрабатывать только в срок и досрочно.

Для этого усовершенствовали механизацию. Построили дополнительные бункеры емкостью до 1000 тонн; ввели в эксплоатацию 42 погонных метра новых ленточных транспортеров, которые изготовили своими силами, реконструировали старые транспортеры, поставив на них широкую 750-миллиметровую ленту, более мощные электромоторы и т. д.

Выгадали на этом портовики много. Если в 1949 году скорость транспортерной ленты достигала 3 метров в секунду, а производительность — 74 тонн в час, то сейчас благодаря техническим усовершенствованиям скорость движения ленты возросла до 4 метров в секунду.

В 1950 году по среднепрогрессивной норме транспортерная установка должна давать 80 тонн в час. Механизаторы пристани в содружестве с грузчиками намного перекрывают новую норму. Бригада сменного механика тов. Чечулина довела производительность каждой транспортерной установки до 250 тонн в час, а бригады тт. Кравцевича и Шутова — до 263 тонн.

Угольный причал пристани оборудован тремя транспортерными установками. Их часовая производительность — 240 тонн. Механизаторы дают 800 тонн в час; грузят в баржу 1400 тонн вместо 13,5 часа по норме за 1 час 50 минут. Такая высокая производительность угольного причала обеспечила скоростную бункеровку судов. В мае 25 барж обработали за 41 час вместо 202 часов по норме. В июне все поступающие суда также были загружены досрочно и в срок.

Почти весь флот пристань обрабатывает механизмами. Благодаря скоростной погрузке-выгрузке себестоимость снижена на 17 проц., июньский план грузооборота выполнен на 118 проц., а по переработке грузов — на 123 проц.

«Но мы не можем успокаиваться на достигнутом, — пишут портовики Макарьева. — Наши возможности не исчерпаны. Мы решили построить работу пристани по часовому графику, согласовав его с часовыми графиками судов. Этим мы добьемся, что наша пристань станет опорным пунктом в дальнейшем ускорении оборачиваемости флота».

Вставая на стахановскую вахту мира, портовики обязуются усилить борьбу за лучшее использование мощностей механизации, за высокую производительность труда.

Развивать перевозки грузов по малым рекам

Куйбышевское управление по транспортному освоению малых рек из года в год перевыполняет план перевозок. В нынешнюю навигацию коллектив управления работает также хорошо. Флот был подготовлен к выходу в плавание досрочно, при хорошем качестве ремонта. За второй квартал 1950 года план перевозок выполнен по всем показателям: по тоннам — на 116 проц., по тонно-километрам — на 118, по перевозкам пассажиров — на 159 проц. По малым рекам перевезено различных грузов на 18 тысяч тонн больше, чем за этот же период прошлого года.

По реке Самаре перевезено более 5.000 тонн минерально-строительных материалов потребкооперации, совхозам и колхозам. По реке Чапаевке транспортировались дрова для снабжения городского населения, лес и строительные материалы для ремонта школ. Производилась доставка посевных и строительных грузов по малым рекам Сок и Кинель. В период паводка на лодочных переправах рек Сызранки, Воложки, Сок и других перевезено около 200 тысяч пассажиров.

По сравнению с навигацией 1949 года имеется прирост грузооборота, переработанного флотом управления: по тоннам — на 71,3 проц., тонно-километрам — на 83,6 проц. и перевозкам пассажиров — на 16.3 проц.

Перед навигацией 1950 года механик катера «Дорожник» тов. Окишев взял обязательство: строго выполнять график профилактического ремонта и технического ухода за двигателями и механизмами, весь зимний ремонт 1950—1951 гг. провести в период навигации, без вывода катера из эксплоатации, сократить расходы на ремонте на 5.600 рублей и ежемесячно экономить топлива на 10 часов работы катера.

Механики катера «Осоавиахим» тт. Ерофеев и Нестеров решили сократить ремонт на 8.500 рублей и ежемесячно работать по 20 часов на сэкономленном топливе. Примеру передовиков последовали механики других катеров — тт. Мильшин, Варлашин, Быков и другие.

За два месяца команда катера «Дорожник» работала на сэкономленном топливе 52 часа, катера «Осоавиахим» — 63 часа и катера «Огонек» — 53 часа. Коллективы судов сберегли в апреле и мае 5,5 проц. бензина и 9 проц. керосина.

Досрочно выполнили квартальный план перевозок команды 20 судов из 27.

Следует указать и на недостатки в работе управления. Неудовлетворительно еще осваиваются новые водные пути на малых реках Куйбышевской области. Отпускаемые ежегодно на эти цели средства не используются.

В 1947 году по инициативе местных областных организаций была проведена большая работа по составлению технико-экономического обоснования транспортного освоения реки Чапаевки. На составление этого материала было израсходовано более 100 тысяч рублей. Исследования доказали целесообразность капитальных затрат на освоение реки Чапаевки. Больше года материалы лежали в Главречтрансе, и лишь только 10 февраля 1949 года была подтверждена целесообразность коренной реконструкции реки. С тех пор прошло много времени, но проект остался пока только проектом.

Следовало бы вопросом реконструкции реки Чапаевки заняться побыстрее. Сейчас все грузы, идущие с Волги в Чапаевск, перегружаются в Куйбышеве на железную дорогу. За счет излишней, нерациональной перевалки грузов увеличивается стоимость перевозок.

Нужно быстрее осуществить все мероприятия по дальнейшему освоению малых рек в Куйбышевской области и резко увеличить на них грузооборот.

В. СЕРОВ,
начальник транспортной инспекции Куйбышевского облисполкома.

Как мы экономим топливо

Суда Волготанкера работают на жидком топливе. Для его распыления до сего времени пользуются паровыми форсунками. Пар отводится непосредственно от парового котла. При этом происходит непроизводительная трата большого количества свежего пара, а следовательно, излишний расход топлива. Уместно заметить, что это кроме всего вредно отражается на длительности службы огневых частей котлов, ускоряет их изнашиваемость.

Желая достигнуть экономии топлива и устранения вредных влияний, мы перестроили работу форсунок. Теперь к ним подведен отработанный пар из водоподогревателей с давлением 1,5—2 кг. При этом нами получены следующие положительные результаты: достигается экономия топлива 5—7% за счет его равномерного и полного горения, унос горячих газов резко уменьшился, в значительной мере устранены вредные влияния на огневые части котла.

Для лучшей работы форсунок мы пропустили сырой пар, идущий от водоподогревателей, через змеевики, находящиеся в топках котлов. Это позволяет получить подогретый и значительно осушенный пар.

Новый способ позволил нам сэкономить уже 100 тонн топлива. Надеюсь, что опыт нашей команды подскажет другим механикам, как произвести переоборудование форсунок котлов на отработанный пар.

А. САФЕТОВ,
механик парохода «А. Жданов».

Передовое судно

Торжественно прошло на-днях общее собрание команды Обского грузо-пассажирского парохода «Пожарский». Команда подвела итоги своего труда за послевоенные годы. 10 июля судно досрочно завершило свой пятилетний план. 30,5 миллиона условных тонно-километров сделал пароход за четыре с половиной года. За это время сэкономлено на топливе и материалах более 300 тысяч рублей. Июньский план перевозок выполнен коллективом судна на 124 процента. Только за один июнь сэкономлено средств и материалов на 32 тысячи рублей.

На собрании команде был вручен переходящий вымпел управления Западносибирского пароходства и бассейнового комитета профсоюза и оглашена благодарность начальника пароходства.

Письма читателей

О лоцманах и штурманах

Волжское и Камское ордена Ленина пароходства с весны 1949 года полностью перешли с лоцманской на штурманскую службу управления грузо-пассажирскими судами. Более грамотным и квалифицированным лоцманам предоставлены должности штурманов. Оставшиеся лоцманы используются как дистаночные лоцманы. В пароходстве канала Москва—Волга также решили отменить лоцманскую систему, заменив ее штурманской. Однако это решение не выполнено.

Многие капитаны пассажирских пароходов линии Москва—Молотов не хотят плавать без лоцмана ни по Волге, ни по Каме. Обычно они ссылаются на неопытность штурманов. Так ли это?

На пароходах линии Москва—Молотов немало первых, вторых и даже третьих штурманов, неплохо знающих плесы Волги от Щербакова до Камского Устья. Кроме того, на всех пароходах имеется немало опытных рулевых, а на некоторых пароходах в числе рулевых есть бывшие лоцманы, проплававшие на Волге и Каме по сорок лет. Все они способны вести судно самостоятельно. А если учесть, что на всем протяжении от Камского Устья до Молотова хорошо обставлен путь, то станет ясно, что те капитаны, которые хотят плавать только с лоцманами, попросту перестраховщики.

Подобная вредная практика тормозит рост штурманов и рулевых, удорожает стоимость перевозок, так как на содержание штата лоцманов расходуются большие средства.

В. ВОЛЖСКИЙ.

Что дает правильный уход за котлами

Нефтестанция № 369 (Горьковский эксплоатационный участок Волготанкера) вступила в строй в 1943 году. Пять месяцев нефтестанция непрерывно стояла под паром. Но когда через длительное время станция была остановлена и котлы осмотрены, в них не обнаружили не только завалов, но и накипи на огневых частях.

Об'яснялось это тем, что команда нашей нефтестанции аккуратно применяла антинакипин, производила продувку. Питательные баки, установленные на нефтемашинке, использовались так: котлы получали воду сначала из одного бака, в то время как вода в другом баке отстаивалась; в результате механические примеси осаждались на дно и в котел не попадали. Баки регулярно чистились; иногда приходилось удалять из них до 20 ведер ила и песка, которые при менее внимательном уходе были бы в котлах. Все это привело к хорошему техническому состоянию котлов, и до 1948 года ни одна из дымогарных труб не потекла.

В 1948 году я перешел на работу на новый теплоход, выпущенный заводом «Красное Сормово», а механиком на нефтестанции остался мой сын Г. Синцов, ранее работавший мотористом. Но и при его работе котлы не требуют вырезки труб. А их в обоих котлах станции 720.

Следует однако сказать, что руководители участка не считают почему-то нужным распространить опыт нефтестанции № 369, хотя это было бы весьма полезно для дела.

Приведу такой пример. На нефтестанции № 121 был механиком Н. Лопаков; он не применял антинакипина, воду в котел качал непосредственно из-за борта. В 1947 году пришлось вырезать на этой машине трубы из-за сплошного завала от бочки до жаровой трубы. Потом Лопакова перевели на станцию № 370, однотипную со станцией № 369. И здесь уже в зиму 1948 года пришлось вырезать трубы, хотя эта станция — ровесница станции № 369.

С. СИНЦОВ,
механик теплохода «Смоленск».

Странные маршруты

Пошехоно-Володарское лопмейстерство Щербаковского технического участка обслуживают 23 линейных работника и команда катера, состоящая из 4 человек.

Мы работаем добросовестно, обеспечивая безопасный путь для судов. Но, к сожалению, о нас мало заботятся. Не бывает у нас агитпароход «Слепнев». Плавлавка побывала в этом году в Переборах, Брейтове, Гридино, а в Пошехоно-Володарск почему-то она не заглянула.

Странные маршруты дают агитпароходам и плавлавкам.

В КОЧИН,
обстановочный старшина.

Непонятное равнодушие

Для определения правильной себестоимости строительства флота и правильной калькуляции стоимости ремонта чрезвычайно важно иметь определенные и одинаковые для всех предприятий цены на материалы. В этом направлении Министерством речного флота проделана за истекший год большая работа: введен порядок, не допускающий завышения цен материалов против прейскурантов промышленности; установлены единообразие исчисления транспортных и заготовительно-складских расходов, а также единообразные цены на многие изделия и полуфабрикаты.

Однако нельзя этого пока сказать о ценах на лес и пиломатериалы для судостроения и судоремонта. Порядка и единообразия в их определении нет. В разных местах круглый лес и пиломатериалы ценят поразному, причем колебания выражаются соотношением 1 : 3. В смете Великоустюгского завода, например, пиломатериалы, идущие на постройку дебаркадеров, расцениваются на 150—160 рублей дешевле, чем на Вычегодской верфи, хотя оба эти предприятия получают круглый лес по одной цене, а лесопильное хозяйство на Вычегодской верфи несравненно мощнее и технически более оснащенное.“

За 1949 год почти все наши верфи деревянного судостроения имели огромные сверхплановые прибыли. Нет никакого сомнения, что основной их источник — завышенные сметные цены на лесоматериалы, поскольку в деревянном судостроении стоимость леса составляет от трети до половины сметной стоимости каждого судна.

Чем же об'ясняются причины столь большой пестроты цен на лесоматериалы? Мы считаем, что основных причин три.

Первая — отсутствие единого принципа определения себестоимости пиломатериалов, получаемых на предприятиях нашего министерства, а также настойчивая борьба с раздуванием плановой калькуляции путем завышения длины и сортности леса, идущего в распиловку, без какой-либо необходимости именно в таком сырье.

Вторая — недостаточное внимание верфей и главков к организации лесопиления и загрузке наличного оборудования.

Третья — высокие цены на длинномерный судостроительный лес, резко возрастающие при увеличении длины бревна.

Производившийся накануне 1950 года пересмотр оптовых отпускных цен не затронул цен на судострой-длинномер, и леспромхозы Главлеса, а также лесные конторы верфей, пользуясь прейскурантом Министерства лесной и бумажной промышленности, продолжают получать за длинномерную судостроительную древесину неоправданные прибыли. Между тем, пользоваться этим прейскурантом предприятиям нашего министерства совершенно необязательно. Тогда и не будет оснований расценивать длинное бревно втрое-вчетверо дороже только потому, что оно не перепилено поперек на 2—3 куска...

Нельзя также забывать, что за последние пять лет техника лесозаготовок и лесовывозки коренным образом изменилась не только у лесников, но и на предприятиях речников. Конная вывозка в большой мере вытеснена механизированной, устроены автотракторные и узкоколейные дороги; ручная заготовка уступила место механизированной; на лесных участках появились трелевочные тракторы, передвижные электростанции, лебедки. Таким образом, имевшие когда-то смысл надбавки за заготовку и в особенности за вывозку длинномерного леса потеряли значение. Механическая трелевка, погрузка и вывозка круглого леса целыми хлыстами обходится ныне фактически дешевле, чем трелевка и вывозка бревен, раскряжеванных у пня на коротье и стандартные длины.

Это поняли, например, работники Белоручейского мехлесопункта «Череповецлеса», организовавшие вывозку леса целыми хлыстами, раскряжевывающие их у пристани непосредственно перед погрузкой в баржи или перед сплоткой в плоты. А шоферы леспромхозов таких наших верфей, как Городецкая, им. Горького, Мокшанская, или Кандуеского лесозавода при длине бревен в 6.5 метра грузят на трехтонную машину с прицепом по шесть фестметров, а при длине бревен в 12—14 метров — до восьми фестметров; воз у них получается ниже, устойчивее, погрузка и выгрузка идут скорее, можно развивать большую скорость, не опасаясь опрокидывания машины.

Вопрос о пересмотре цен на судостроительный лес в системе Министерства речного флота назрел. Однако Главлес и Главсудоверфь, видимо, не желают расстаться с источником высоких, но неоправданных прибылей, а в Бюро цен министерства относятся к этому вопросу с непонятным равнодушием.

Инж. А. ШЕРЛАИМОВ.

Не борются с простоями флота

В навигацию 1950 года для Саратова увеличен завоз цемента из Вольска на 10 с лишним процентов. Перевозят цемент грузовые теплоходы Саратовского районного управления.

По правилам перевозок за выгрузку цемента из судов отвечает порт-пристань. Но печальный опыт прошлой навигации, когда местные грузовые теплоходы сутками непроизводительно простаивали у четвертого причала пристани, ничему не научил ее руководителей. Заверения начальника пристани тов. Горбачева, его заместителя тов. Шерова и старшего диспетчера тов. Ханьшева, даваемые городским организациям по поводу того, что местные суда будут обрабатываться во-время, оказались пустыми заверениями.

С самого открытия навигации грузовые теплоходы сутками ждут, как и прежде, разгрузки у четвертого причала. В результате снижается оборачиваемость судов, срываются стахановские планы команд.

Теплоход «СТ-183», прибыв в Саратов с цементом 3 июля в 18 ч. 20 м., стоял, не разгружаясь, до 14 часов 5 июля. Его разгрузка была закончена только 7 июля в 20.00. Иначе говоря, теплоход простоял на пристани 80 часов вместо 12 по норме. Другой теплоход — «СТ-182» прибыл в Саратов 8 июля в 18 часов; разгрузку его начали на следующий день в 9 часов, а закончили 10 июля в полдень, продержав сверх нормы 39 часов. И так почти с каждым судном.

За этими многочасовыми простоями видны дела людей, показывающие их отношение к работе, к выполнению приказа министра речного флота о единых судо-суточных нормах. Каковы эти дела, можно проследить на последнем рейсе теплохода «СТ-182».

В Саратове дежурный диспетчер тов. Гафацынский послал теплоход, как обычно, к четвертому причалу. Надо оговориться, что о подходе теплохода пристань была заблаговременно уведомлена телефонограммой. Но спустя пять часов после постановки теплохода под выгрузку на имя начальника районного управления тов. Лучкова приходит телефонограмма за подписью заместителя начальника пристани тов. Шерова, в которой говорилось, что пристань не может принять теплоход «СТ-182» под выгрузку до освобождения четвертого причала. В телефонограмме не упоминались ни число, ни время, когда теплоход будет поставлен под обработку.

Тов. Лучков дал указание начальнику коммерческой части договориться с клиентурой о возможности разгрузить теплоход на причалах мельзаводов, а затем запросил старшего диспетчера пристани Саратов тов. Ханьшева, как он думает отгружать цемент.

— Я ничего не знаю, как хотите, так и делайте, — ответил тов. Ханьшев.

Теплоход «СТ-182» ушел к мельзаводу № 3. И вдруг в 16 часов раздается телефонный звонок к дежурному местной диспетчерской тов. Бирюкову и грозный голос начальника пристани вопрошает:

— Почему без моего разрешения отправили на мельзавод теплоход «СТ-182»? Я ничего знать не хочу. Теплоход ведь поставили к моему причалу, мы его приняли, а почему отправили без моего согласия?

Тем временем с теплоходом совершаются следующие события. После нескольких часов простоя у мельзавода № 3 клиент категорически отказался от выгрузки цемента, ссылаясь вполне справедливо на то, что груз большой скорости должен выгружать порт. Судно возвратилось к четвертому причалу. В результате «оперативного» руководства грузовыми операциями теплоход разгружали больше трех с половиной суток.

— Вот-те, бабушка, и Юрьев день! — говорит команда теплохода. — Как тут выполнишь стахановский план?

Не мешало бы Главцентрофлоту серьезно поинтересоваться качеством руководства Саратовской пристанью.

М. МОРОЗОВ,
диспетчер по причалам клиентуры Саратовского райуправления.

За унификацию и стандартизацию деталей гребных колес

В 1945 году мною было внесено в управление Камского пароходства предложение стандартизировать детали гребных колес камского флота и обеспечить, таким образом, взаимозаменяемость этих деталей. Предложение приняли, провели ряд подготовительных работ и с лета 1948 года стали внедрять в производство. В январе прошлого года пароходство направило весь материал по этому вопросу в министерство, которое, в свою очередь, переслало материал в горьковский филиал Центрального проектно-конструкторского бюро для обобщения с аналогичными материалами других пароходств.

Прошло, однако, более года, а из Горького нет никаких сведений о том, пригодился ли мой материал, правильно ли решены Камским пароходством вопросы унификации и стандартизации деталей гребных колес. И вообще никаких подобных материалов к нам так и не поступало. А результат молчания и затяжки этого дела таков: мы до сих пор не можем перейти на массовое изготовление стандартизированных сменно-запасных деталей гребных колес, и характер ремонта последних как был, так и остается индивидуальным.

На местах из-за отсутствия нормалей проектируют детали колес ремонтируемых судов по своему усмотрению. Сплошь и рядом детали одного колеса не подходят к другому колесу даже на том же судне, а не то что для другого парохода, пусть хоть с одинаковой мощностью и одной постройки. Огромное количество колесных деталей, как правило, ежегодно пока заменяемых, как-то: поводковые и спицевые втулки, валики коленок, эксцентриковые пальцы и т. д., либо изготовляется вновь по чертежам и эскизам, либо наваривается с последующей обработкой на станке.

При разборке колес приходят в негодность тысячи цилиндрических и конических болтов и гаек; их тоже приходится изготовлять заново, что является весьма трудоемким делом, если учесть, что в колесах некоторых судов число одних только болтов доходит до 800, а гаек с контргайками — до 1.700.

Нетрудно подсчитать, сколько сил и средств забирает у судоремонтных предприятий неблагодарная работа по обработке и подгонке колесных деталей.

Какая же работа по унификации и стандартизации этих деталей проделана в Камском пароходстве? Постараемся коротко рассказать.

Весь буксирный и пассажирский флот с гребными колесами разделен нами на семь серий. В каждой из них от 9 до 20 и более судов. На детали гребных колес судов четырех серий уже разработаны рабочие чертежи, а в настоящее время они составляются на суда еще двух серий.

В каждой из первых трех серий есть по пароходу, снабженному колесом нового образца, т. е. с деталями новых типоразмеров. Минувшей зимой изготовлены два новых колеса для судов еще двух серий, а два колеса для судов двух остальных серий будут выполнены при капитальном ремонте.

На судах каждой из серий, в зависимости от расстояния между валом и днищем, а также осадки, будут стоять колеса, имеющие три-четыре диаметра обода, длины спиц и поводков, длины и ширины плиц, длины стебля коленки. Размеры же остальных деталей в каждой серии будут одинаковыми. Таким образом, в общей сложности на камском самоходном флоте будет не более 16 разных диаметров колес, что должно обеспечить возможность массового изготовления колесных деталей при судоремонте.

В дальнейшем, после составления рабочих чертежей колесных деталей по всем семи сериям, намечаем перейти на узловой метод сборки стандартных деталей гребных колес. Все это позволит через несколько лет осуществить переход камского колесного флота на стандартные детали, что сулит большой эффект в области упрощения и удешевления судоремонта.

Министерству речного флота, его технические органы и проектно-конструкторские бюро обязаны гораздо деятельней, чем это имело место до сих пор, заняться вопросами унификации и стандартизации судовых деталей. В этом — залог более современной организации и планирования ремонта флота, снижения его стоимости, быстрейшего перехода на систему планово-предупредительного ремонта, решительного повышения качества ремонта и гарантирования удлиненного межремонтного периода работы флота.

Г. ПИВОВАРОВ,
конструктор Камского пароходства.

Затяжной ремонт

Капитальный и восстановительный ремонт на предприятиях Северного бассейна проходит неорганизованно. Многие суда стоят в затонах по нескольку лет.

Судоремонтные предприятия бассейна должны в этом году капитально отремонтировать и вывести из ограниченного состояния 26 самоходных и 28 несамоходных судов. В июне и в июле надо было сдать пассажирский пароход «Желябов», буксировщики «Енисей», «Котлас», «Ракоши», 15 барж и т. д. Но состояние их сейчас такое, что трудно сказать, когда они выйдут из затонов.

На Великоустюгском заводе ремонтируются пять самоходных судов. Завод составил кон'юнктурный обзор по капитальному ремонту. Из него видно, что основные работы, например, по пароходу «Желябов», который следует выпустить в эту навигацию, должны быть начаты в последнюю очередь. И вот в июне на нем приступили к прокладке главного водопровода, установке пародинамо, якорного устройства, отделке салона и кают первого класса, а сделать это надо было еще в апреле...

Задержка «Желябова» усложняет ремонт других судов. Здесь создалась очередность. Пока не будет сдан «Желябов», плотники и столяры не смогут работать на пароходе «Иван Каляев». Приостановлен ремонт и парохода «Ломоносов».

Что сделал начальник отдела промпредприятий пароходства тов. Пискунов, чтобы упорядочить дело капитального ремонта? Существует график министерства по сдаче судов. Тов. Пискунов смотрит на этот график и, видно, не замечает, что все сроки уже давно сорваны, что этот график перестал, таким образом, быть мобилизующим документом. О том, как этот отдел руководит предприятиями и помогает им, видно хотя бы из положения дел на судоремонтном заводе пароходства. Здесь ряд судов стоит исключительно долго. Методы скоростного судоремонта, поопарационной организации труда, широко известные на Севере, не применяются. Отдел промпредприятий не заботится о распространении передовых методов.

Пароход «Ракоши», ремонтируемый на этом заводе, был поднят на городки 16 июля прошлого года. Вслед за ним был поднят пароход «Рыбинск». Никто не подумал о том, что первое судно надо сдать в июне, а второе в сентябре. И теперь, хотя корпусные работы на «Ракоши» закончены, спустить его на воду нельзя: впереди него на клетках стоит «Рыбинск». Это судно вряд ли выйдет в плаванье в эту навигацию, но ясно, что оно надолго задержит «Ракоши». Успокоившись, что пароход нельзя спустить на воду, завод (директор тов. Гуляев) не спешит ремонтировать его. Ряд трудоемких работ — установка дейдвудных труб, рулевого устройства и другие — еще не начат.

На этом предприятии еще хуже обстоит дело с капитальным ремонтом несамоходного флота.

Вопрос о рабочей силе не решается и в пароходстве. Ни главный инженер тов. Климов, ни отдел промпредприятий не добились того, чтобы на предприятиях было достаточно плотников, столяров, маляров и других работников массовых профессий. Вот почему на Севере капитальный ремонт превратился в затяжной ремонт. Свои обязательства северяне не выполнили.

АРХАНГЕЛЬСК (наш корр.).

Недобросовестный ответ

В газете «Речной транспорт» от 23 мая . г. было опубликовано мое письмо по по..ду равнодушного отношения Главводпу.. к вопросам повышения износоустойчивости деталей землечерпательных машин. .связи с опубликованным материалом я ..учил ответ зам. начальника Главвод..ти тов. Натанзона. Мне кажется, что ..ный ответ принадлежит к числу тех, ..рые принято называть отписками. по..льку они не способствуют быстрейшему и полноценному решению поставленных вопросов.

В ответе указывается, например, что ..по изысканию технологии восстанов.. изношенных деталей земснарядов ..отана Центральным научно-иссле..льским институтом речного флота ..по с главком. На деле же Главвод.. ..тя и был заинтересован в такой ..икакого участия ни в составлении ..мы, ни в финансировании, ни в ..ентальной работе не принимал. ..чались также успехом попытки .. привлечь к экспериментирова.. ..д имени Ульянова-Ленина Глав.. ..из главка нам отказали в этом, ..на отсутствие соответствующих

..своих письмах, адресованных .. своем отчете по теме, а также в ..ации по восстановлению изношен.. деталей земснарядов мы указывали, ..для этой цели лучше всего пригоден ..рочный трактор «УТ-1500», а в крайнем случае могут подойти сварочный ..актор «АДС-1000» или трактор «С-1». ..ежду тем, из ответа тов. Натанзона мы с удивлением узнали, что для осуществле.. на практике восстановления изношенных деталей земснарядов заводу имени Ульянова-Ленина намечают выделить ..шланговый автомат «АДШ-500», который ..вершенно не приспособлен для автоматической наплавки больших поверхностей. Таким образом, передача заводу автомата «АДШ-500» отнюдь не является, как утверждает зам. начальника Главводпути, мероприятием, направленным к внедрению разработанной институтом технологии автоматической наплавки изношенных деталей.

Следует также добавить, что во время моего пребывания на заводе имени Ульянова-Ленина, где тогда проходила партийно-техническая конференция по вопросам повышения износоустойчивости судовых механизмов, руководители завода сообщили, что им пока только обещают выделить средства на приобретение сварочного агрегата, но официального подтверждения о выделении средств нет.

С. ФРУМИН,
научный сотрудник сварочной лаборатории ЦНИИРФ'а.

В честь Дня Военно-Морского Флота СССР

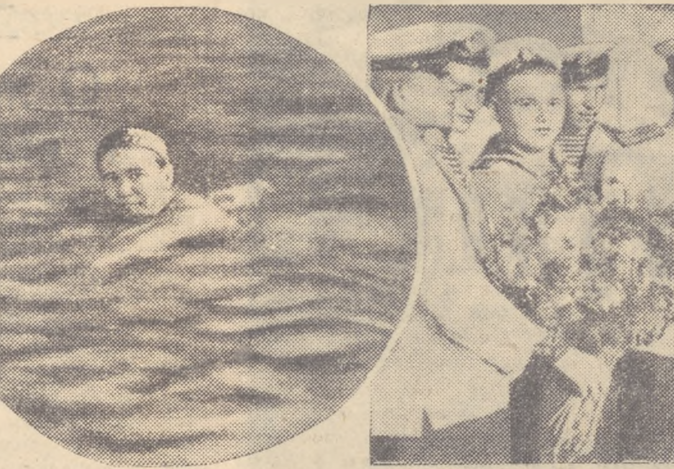




Фото С. РОССИНА.

Весело, празднично было в воскресенье, 23 июля, в Центральном парке культуры и отдыха им. Максима Горького. Десятки тысяч нарядно одетых москвичей заполнили гранитные трибуны, мосты, набережные, чтобы полюбоваться замечательным водным праздником, состоявшимся на Москве-реке в честь Дня Военно-Морского Флота.

...Яркое июльское солнце золотило гладь Москвы-реки, играло на флагах расцвечивания, украшавших морские катеры, стоявшие на рейде. По реке то и дело сновали легкие белые пассажирские теплоходы, шлюпки, байдарки.

Мы выехали на катере навстречу участникам дальнего проплыва. Заслуженный мастер спорта Искандер Файзуллин («Водник») и мастер спорта Валерий Проскуркин (ЦДКА) прошли уже половину традиционной пятнадцатикилометровой дистанции.

Двадцать лет тому назад—в июле 1930 г. московские пловцы Искандер Файзуллин и Николай Малин проплыли по этому же маршруту Фили — Крымский мост по Москве-реке 15 километров. Тогда они посвятили свой дальний проплыв XVI с'езду ВКП(б). 23 июля 1950 г. в паре с Файзуллиным в дальнем проплыве принял участие молодой спортсмен Вооруженных Сил, ученик Николая Малина — Валерий Проскуркин.

Имя заслуженного мастера спорта Искандера Файзуллина широко известно спортсменам-речникам страны. В течение многих лет он является непременным участником всех марафонских проплывов в группе и индивидуально на 50, 100, 120 и 150 км. Последний проплыв на 150 км Файзуллин совершил в прошлом году по Волге и тоже посвятил его Дню Военно-Морского Флота.

Оба пловца вольным стилем и на боку ритмично прошли всю дистанцию и финишировали у гранитных трибун парка. От имени Центрального совета общества «Водник» заслуженному мастеру спорта Искандеру Файзуллину были вручены кубок и цветы.

... Рига — Москва! Рига — Москва, на старт! — раздалась в рупор команда начальника шлюпочных переходов. И зеленая шлюпка, на борту которой выведен ее маршрут Рига — Москва, вышла на середину реки, чтобы занять свое место в кильватерной колонне участников переходов, направлявшихся к гранитным трибунам.

Впервые в истории Латвии учащиеся Рижского речного училища совершили в этом году переход Рига—Москва. Он длился 37 суток. 9 членов команды — отличники учебы, комсомольцы. Этот поход показал большую выносливость учащихся. Нелегок был путь по Западной Двине, шлюпка шла против течения, скорость которого достигала 10 км в час. То и дело шлюпку подстерегали пороги, через которые пришлось судно тащить волоком. Часто под дождем, в холодную погоду шли они днем и ночью, чтобы финишировать в столице в День Военно-Морского Флота.

После финиша команда шлюпки вместе со всеми участниками звездного перехода военных моряков приняла участие в гонках на 10 кабельтовых.

Вздымая водную гладь, быстро промчались мимо трибун скутеры — быстроходные моторные лодки. Они буксировали акваланы, на которых как бы застыли фигуры пловцов. В параде скутеров приняла участие команда спортивного общества «Водник».

Уже закончился праздник на реке, а зрители все не покидали трибун, очарованные грандиозным праздником молодости, здоровья и красоты.

На снимках (слева-направо): катера Досфлота на дистанции; заслуженный мастер спорта И. Файзуллин в заплыве на 15 км.; участники шлюпочного перехода Рига—Москва после финиша.

А. ХРОМЧЕНКО.

По великим русским рекам

Звездный переход военных моряков

Позавчера в Москве у гранитной набережной Центрального парка культуры и отдыха им. Горького состоялся финиш грандиозного звездного перехода военных моряков. Посланцы четырех морей — Балтийского, Белого, Черного и Каспийского—прошли на веслах и под парусами 10 тысяч километров. В столицу были доставлены рапорты об успехах боевой и политической подготовки, которыми отмечают свой праздник моряки Балтийского, Черноморского, Северного флотов и Краснознаменной Каспийской флотилии.

Звездный шлюпочный переход военных моряков, проводившийся в честь Дня Военно-Морского Флота, проходил по многим рекам нашей Родины.

...Первой в дальний поход отправилась 21 мая из Астрахани шлюпка Каспийской флотилии под командованием офицера Сухомлинова. Морякам предстояло пройти наибольший путь—3.250 километров. Основная часть этого пути пролегала по Волге.

Несмотря на то, что шлюпке приходилось итти все время против течения, она быстро преодолевала волжские просторы. В Сталинграде моряки сделали остановку. Они подробно познакомились с городом-героем, побывали в восстановленных цехах Сталинградского тракторного завода.

Путь десяти отважных моряков Каспийской флотилии проходил мимо славных волжских городов. Один за другим следовали Саратов, Куйбышев, Ульяновск, Горький...

В трудных условиях приходилось итти участникам звездного перехода. Сильный ветер, дожди затрудняли движение вперед. Но каспийские моряки с честью преодолели все препятствия. Через сорок суток после выхода из Астрахани они прибыли в Москву.

Второго июня в дальний поход ушла из Архангельска шлюпка Северного флота под командованием офицера Федорова. Моряки преодолели Северную и Малую Двину, плыли по озеру Кубинскому, а затем перешли в Шексну. Дальше шлюпка продолжала переход в Рыбинском водохранилище. Здесь она встретилась со шлюпкой Балтийского флота. Оставшийся переход до Москвы посланцы Северного и Балтийского флотов совершили вместе.

2.226 километров прошли североморцы. 450 километров шлюпка шла под парусами, 350 километров ее вели на буксире, остальной путь был проделан на веслах.

В один из дней участники перехода установили своеобразный рекорд. За 12 часов шлюпка североморцев прошла 175 километров.

Морякам Северного флота также пришлось преодолеть сильное течение, частые ветры преграждали им путь. Нередко морякам приходилось итти по берегу, ведя шлюпку на буксире...

В звездный переход шлюпка Балтийского флота вышла 4 июня из Кронштадта. Сначала путь моряков проходил по Ладожскому озеру, реке Свири, Онежскому озеру. Потом шлюпка пересекла Вытегру и по Ковже попала в Белое озеро. В дальнейшем путь балтийцев проходил по Шексне, откуда они попали в Рыбинское водохранилище.

Особенно досталось балтийским морякам на реке Свири. Мастерски преодолели они знаменитые свирские пороги. С большой высоты обрушивается здесь водяной шквал. Нужно немало искусства, чтобы провести небольшую шлюпку через грозные пороги.

В Рыбинском водохранилище шлюпки Северного и Балтийского флотов попали в сильный шторм. Ветер силою 7—8 баллов вздымал огромные волны. Из-за водяных брызг трудно было что-либо разглядеть... Однако и это препятствие было успешно преодолено.

Переход, продолжавшийся около полутора месяцев, был благополучно завершен.

Около трех тысяч километров пришлось пройти от Черного моря до Москвы ялу черноморцев. Единственные из всех участников звездного перехода, черноморские моряки прошли не только по речным, но и по морским дорогам. Начало пути черноморцев проходило через Азовское море, в дальнейшем шлюпка шла по Дону. В Воронеже черноморцы пересели... в поезд. До Рязани вместе со своей шлюпкой они ехали по железной дороге, а там снова пошли по воде...

Во время дальнего похода военные моряки участвовали в спортивных соревнованиях, рассказывали речникам о Дне Военно-Морского Флота, о славных исторических традициях русских моряков. На Северной Двине шлюпка Северного флота встретила буксирный пароход «Адмирал Нахимов». Моряки прервали свой путь и провели с командой судна беседу о великом флотоводце, чье имя оно носит.

В течение всего пути из Кронштадта в Москву, во время кратковременных стоянок, балтийские моряки с большим успехом показывали художественную самодеятельность.

Около 170 суток провели в общей сложности в пути сорок военных моряков. Путь их проходил по одиннадцати русским рекам.

Участники звездного шлюпочного перехода продемонстрировали замечательные физические и моральные качества советских военных моряков, твердо стоящих на страже морских рубежей нашей Родины.

Д. ЕВГЕНЬЕВ.

Опыт старейших шкиперов—молодежи

По всей Волге известны имена старейших шкиперов тт. Миронычева, Лещева, Бородаева, Тихонова, Ипатова и многих других. К своему делу они относятся с большой любовью. Трудовой стаж каждого из них около 50 лет.

— Мы еще поплаваем, — говорят старейшие волгари, — жаль только, что наши знания не передаются молодым речникам.

Старейшие волгари говорят правильно. Их богатейший практический опыт необходимо действительно сделать достоянием молодежи. Можно было бы организовать специальное обучение молодежи на небольших баржах местного флота. Этим должны заняться управления пароходств, партийные, профсоюзные и комсомольские организации.

А. ПШЕНИЧНЫЙ,
шкипер.

Соревнования по парусу и народной гребле

В Архангельске состоялись соревнования по парусу и народной гребле на первенство города. Большого успеха в них добились спортсмены общества «Водник».

Звание чемпионов города на яхтах класса «Олимпия» и швертботах «М-20» завоевали чемпион РСФСР прошлого года, врач поликлиники водников Милада Штангель и мастер спорта Лев Лейцингер.

Командное первенство и переходящий приз городского комитета по делам физкультуры и спорта завоевали яхтсмены общества «Водник».

Гребцы «Водника» продемонстрировали высокую спортивную подготовку и одержали победы во всех финальных заездах. Чемпионами города в одиночной гребле на судах прогулочного типа стали матрос яхтклуба Нина Бугаева среди женщин и токарь мастерских Владимир Тремзин среди мужчин. Мужская команда «Водника» на двухпарке явилась сильнейшей среди остальных команд. Заезды на судах-шестерках окончились победой гребцов «Водника».

Не менее успешно выступали и байдарочники. Конструктор П. Соколов на дистанции 1000 метров выиграл на одиночке звание чемпиона города. Он же вместе со своим одноклубником В. Дегтевым первым финишировал на дистанции 10.000 метров.

Среди женских команд победу одержала двойка-байдарка «Водника» в составе Семеновой и Сердюченко, прошедших 3000 метров с результатом 19 мин. 08,5 сек.

В. ПЕТРОВ.

Благородный поступок молодых речников

Во время стоянки на пристани Баты пассажирского парохода «Абай Кунанбаев» с реки послышался крик:

— Тону, спасите!

В это время комсомольцы Кутявин и Андреев ремонтировали колесо парохода. Услышав крик и видя, что недалеко от парохода тонет человек, они мгновенно разделись и бросились в воду.

Подплыв к утопающему, они с двух сторон подхватили его и выплыли с ним на берег. Потерпевший оказался 13-летним мальчиком, учащимся Батинской средней школы.

Жители поселка Баты, родные и близкие пострадавшего сердечно поблагодарили находчивых комсомольцев-речников тт. Кутявина и Андреева.

СЕМИПАЛАТИНСК (наш корр.).

Театр

Плохая услуга зрителю

(„Летний день" в театре им. Евг. Вахтангова)

Летний солнечный день вносит большое волнение в маленький домик, расположенный на крутом берегу Волги: капитан буксирного теплохода «Добрыня» Сергей Алексеевич Лобачев ждет своего сына Андрея — демобилизованного офицера, приезжающего из Берлина. Волнуются и соседи Лобачева — семья лоцмана «Добрыни» Кирилла Фомича Петрухина, — ведь Андрей — друг детства их дочери Тани, они любят друг друга. Андрей возвращается на Волгу, на свою родную пристань Дубровку, а, значит, и конец долгой разлуке...

Так начинается комедия-водевиль Ц. Солодаря «Летний день», поставленная московским театром им. Евг. Вахтангова.

Советский зритель с большим нетерпением ждет появления каждой новой комедии в репертуаре наших театров. Естественно, что комедия-водевиль, как ее назвал автор, герои которой преимущественно молодежь, комсомольцы, воспитанные на славных традициях великой русской реки, а также старшее поколение волжских речников, сразу же привлекла к себе внимание зрителя.

Однако, несмотря на мастерское исполнение талантливого коллектива вахтанговцев, занятых в пьесе, хорошее оформление спектакля художником С. Ахвледиани, запоминающуюся музыку лауреата Сталинской премии, заслуженного деятеля искусств А. Новикова, зритель после просмотра «Летнего дня» уходит разочарованным. облик героев комедии, их реплики забываются на пороге театра.

Сюжет «Летнего дня», если его очистить от традиционной водевильной путаницы, незамысловат. Старый волжский капитан Сергей Алексеевич Лобачев с нетерпением ждет возвращения из армии своего сына, видя в нем продолжателя славной «династии» волжских речников в роду Лобачевых. Но у Андрея — другие стремления. Талантливый певец, он перед от'ездом из армии подал заявление в Московскую консерваторию и теперь приезжает в Дубровку только на один день, чтобы не опоздать на приемный экзамен в Москву. Конфликту между отцом и сыном, если можно назвать конфликтом упрямые всеми действующими лицами на протяжении трех действий упрямца капитана Лобачева, и посвящена комедия Ц. Солодаря.

Андрей Лобачев (арт. А. Граве) — демобилизованный гвардеец-минометчик, храбрый, решительный человек, общий любимец полка. Таким представляет его себе автор, таким он желает представить его и зрителю. Но уже первое появление Андрея на сцене, его нерешительность, косноязычность, когда приходится об'ясниться с отцом, убеждают зрителя в обратном: Андрей — безвольный человек, отнюдь не обладающий сильным характером. Примечательна сцена, в которой его товарищ Виктор Буревой раскрывает желание Андрея стать певцом, а не волжским речником. У Андрея не находится ни одного слова в защиту своей мечты, своего права на выбор профессии, он стоит, виновато склонив голову перед отцом. И дальше, во втором и в третьем действиях, Андрей мечется: то он говорит о консерватории, то отказывается от нее, не желая огорчить отца. Уже в финале все недоразумения улажены, все запутанные нити распутаны, а Андрей все еще не может решиться сказать отцу, что его место в консерватории, а не на «Добрыне». Понадобилось вмешательство того же Виктора Буревого, который неожиданно для зрителя об'являет себя каспийским моряком и соглашается в порядке дружбы вместо Андрея занять место третьего помощника на «Добрыне». Только тогда Андрей соглашается ехать в Москву.

Ряд сюжетных положений комедии Ц. Солодаря не может не вызвать законного недоумения у зрителя. Так, например, капитан Лобачев говорит о скоростном стахановском рейсе, который предстоит завтра «Добрыне», не имея укомплектованной команды, в частности третьего помощника. Это место он загодя забронировал для сына. А если бы Андрей не приехал?.. Мечта Андрея о консерватории, об учебе вызывает взрыв негодования у Сергея Алексеевича не только потому, что рушится его собственная мечта о продолжении «династии» речников в семье Лобачевых, но и потому, что теплоход «Добрыня» должен отплыть без третьего помощника. Спасибо Буревому, по воле автора великодушно пришедшему на помощь Лобачеву.

В комедии-водевиле традиционна путаница, дающая ряд острых комических ситуаций. Но слишком много путаницы в «Летнем дне». Доходит до того, что действующие лица сами предупреждают друг друга: не путай.

Серьезные возражения вызывает образ капитана Лобачева. Кого изобразил автор? Заслуженного волжского речника, прошедшего сталинградскую эпопею, передового человека в Волжском пароходстве или же водевильного «папашу», брюзжащего по любому поводу старика? Скорее всего Лобачев в «Летнем дне» напоминает этакого престарелого капитана в отставке из морских рассказов Станюковича.

В третьем действии появляется комсорг парохода «Гончаров» Алеша Викторов. И здесь автор обеднил героя, показав вместо деятельного комсомольского вожака чудака, нелепого парня, каждое движение которого на сцене вызывает чувство неловкости у зрителя. Артист Г. Федоров усугубляет ошибки автора пьесы в разрешении этого образа, еще резче подчеркивает неуклюжесть, чудаковатость Алеши Викторова. Ниже своих возможностей сыграла роль студентки консерватории Гали Рожковой талантливая актриса Л. Целиковская.

Ц. Солодарь не использовал богатых возможностей, предоставленных ему темой из жизни советских речников, не вдохновила автора и Волга. Вскользь, без особого под'ема говорят о Волге действующие лица. Волга, ее замечательный пейзаж, ее люди не проходят лейтмотивом через пьесу.

Коллектив вахтанговцев (в спектакле занята преимущественно театральная молодежь) приложил все усилия к тому, чтобы «вытащить» спектакль, сделать его жизнерадостным, пьесу — целеустремленной, духовный мир действующих лиц — интересным, глубоким. Отчасти это удалось только артистам Этушу в роли звукооператора Куропаткина и Е. Измайловой, играющей Таню Петрухину. Запоминается и засл. артистка РСФСР Пашкова в маленькой эпизодической роли рассыльной телеграфа.

Декорации художника Ахвледиани прекрасны, особенно в третьем действии, где перед глазами зрителя предстает Волга вечером — величественная, с серебрящейся лунной дорожкой на волнах, с проплывающим пароходом и красным огоньком бакена.

Композитор Новиков внес много задушевных нот в музыкальное сопровождение спектакля. Удачны песни «Волга-матушка родимая течет» и «Крепче нашей дружбы в мире нет».

Молодому постановщику Евг. Симонову оказалось не под силу оживить безликих героев Ц. Солодаря, привлечь к ним симпатии зрителя. Творческий коллектив театра имени Евг. Вахтангова, имея перед собой весьма посредственную пьесу, не нашел в себе мужества отказаться от нее, включил в свой репертуар, оказав этим плохую услугу зрителю.

Л. ЕЛИСЕЕВ.

События в Корее

В сводках Главного командования Народной армии Корейской народно-демократической республики сообщается, что на всех фронтах части Народной армии, преодолевая сопротивление американских сухопутных войск, продолжали наступление.

19 июля самолеты Народной армии, несмотря на ожесточенное сопротивление превосходящих сил американской авиации, бомбили транспорт и войска в тылу врага. Сбиты два самолета противника.

Партизанские отряды, поддерживая наступающие на юг части Народной армии, развертывают активные боевые действия.

В районе восточного побережья части Народной армии освободили несколько уездных, волостных центров и населенных пунктов и продолжают наступление.

18 июля войска Народной армии освободили город Йондок (Эйтоку) — порт на побережье в провинции Северный Кенсан. Население освобожденного Йондока горячо приветствовало вступившие в город части Народной армии.

Части Народной армии, наступавшие в направлении Тэчжона (Тайден), сконцентрировав крупные силы на южном берегу реки Кымган (Кин-Ко) и разгромив яростно сопротивлявшиеся части американских войск и части войск лисынмановцев, 20 июля полностью освободили город Тэчжон (Тайден) — важнейший стратегический пункт обороны противника и административный центр провинции Южный Чунчен. Взяты пленные и захвачены трофеи.

Авиачасти Народной армии в боях против превосходящих сил американской авиации проявляют исключительный героизм. Мужественные летчики во главе с летчиком-героем Корейской народно-демократической республики Ким Ги Оком 19 июля вели активные действия против превосходящих сил вражеской авиации. В результате этих действий были сбиты 5 американских самолетов, включая бомбардировщики «В-29», и причинен большой ущерб транспорту и живой силе противника в тылу.

21 июля зенитная артиллерия Народной армии сбила три американских самолета.

Части Народной армии, освободившие Тэчжон (Тайден), преследуя отступающие вражеские войска, освободили ряд уездных и волостных центров и сел.

21 июля американская авиация неоднократно совершала налеты на Сеул, Пхеньян, Вонсан и окрестные села. В результате беспорядочной варварской бомбардировки разрушено много жилых домов, школ, больниц и культурно-просветительных учреждений. Имеется много жертв среди населения.

Войска Народной армии на западном побережье, продолжая наступление, освободили много уездных, волостных центров и деревень и в том числе крупные города в провинции Северная Чолла — Куньсань (Гунзан) и Ири (Рири). Освобожден также город Кымчжэ (Кинтей).

В ходе боев за освобождение этих городов части Народной армии взяли много пленных солдат и офицеров. Захвачены трофеи, которые подсчитываются.

Части Народной армии, наступавшие в направлении Чоньчжу (Дзенсю), сломив сопротивление частей американских войск, 21 июля полностью освободили город Чоньчжу — административный центр провинции Северная Чолла. Преследуя войска противника, части Народной армии продолжают наступление.

Авиация и зенитная артиллерия Народной армии нанесли большой урон авиации американских войск.

18 и 19 июля в районах Вонсан (Гензан) и Хыннам (Конан) зенитной артиллерией сбиты 8 американских самолетов.

20 июля авиация Народной армии южнее города Тэчжон (Тайден) в бою против численно превосходящей американской авиации сбила два американских бомбардировщика.

Американская авиация подвергает варварской бомбардировке мирные города и села северной части республики и освобожденных районов Юга.

23 июля американская авиация совершила налет на район города Пхеньяна и окружающие деревни, сбросив несколько сот бомб весом от 500 килограммов до одной тонны. В результате этой варварской бомбардировки разрушено много жилых домов и культурных учреждений. Имеются жертвы среди населения.

Корреспондент газеты «Нью-Йорк таймс» Пэррот передает из Кореи сообщения, из которых явствует, что американские летчики, базирующиеся сейчас в Корее, совершают варварские нападения на невоенные об'екты.

Пэррот описывает обстрел ракетными снарядами с самолета школьного здания, совершенный под тем предлогом, что там якобы находились северокорейские войска.

Корреспондент газеты «Нью-Йорк таймс» Саллеван с фронта под Тэчжоном описывает зверства, совершаемые американцами в борьбе с корейскими партизанами. Саллеван указывает, что «деревни, расположенные в этом районе, сжигаются для того, чтобы партизанам негде было скрываться».

Ответственный редактор В. Ф. КУТЬЯНОВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ ПО ТОРНИКАМ И ПЯТНИЦАМ

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, 12, Третьяковский проезд, 1; для телеграмм — Москва, Речтранс. Телефоны: зам. отв. редактора — Б 8-75-60; отделы: эксплоатации, промышленный и информации — К 0-66-68; издательство, бухгалтерия, отделы библиографии и писем, партотдел—Б 8-19-97; ночная редакция—К 0-14-85, доб. 91 и 37.

Типография «Гудок». Москва, ул. Станкевича, 7. Заказ № 2034.